

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



Fortunato Miguel Ribeiro de Paiva

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais

XXIII Curso de Formação de Oficiais de Polícia

POLICIAMENTO EM ZONAS BALNEARES

O CASO DA LINHA DE CASCAIS

Orientador:

Mestre João Raposo

LISBOA, 27 DE ABRIL DE 2011



Fortunato Miguel Ribeiro de Paiva

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais

XXIII Curso de Formação de Oficiais de Polícia

POLICIAMENTO EM ZONAS BALNEARES

O CASO DA LINHA DE CASCAIS

Orientador:

Mestre João Raposo

LISBOA, 27 DE ABRIL DE 2011



Aos meus pais.

Agradecimentos

Eis, portanto, o momento de agradecer aos que, de uma maneira ou de outra, contribuíram para a realização deste trabalho.

Em primeiro lugar, o meu sincero agradecimento ao meu Orientador, Mestre João Raposo, pela constante disponibilidade e pelos doutos conhecimentos transmitidos.

Ao Instituto Superior de Ciências Polícias e Segurança Interna e à Polícia de Segurança Pública, por me terem acolhido no seu seio e por muito terem contribuído para a minha formação académica, cultural e profissional.

À Prof.^a Doutora Paula Espírito Santo, pelos conhecimentos metodológicos transmitidos, e por toda a preciosa ajuda e paciência ao longo deste tempo.

Aos entrevistados: Subintendente Miguel Coelho, Subintendente Rafael Marques, Subintendente Filipe Palhau, Subintendente Domingos Antunes, Comissário Ribeiro e Subchefe Grilo pelos indispensáveis contributos.

Ao Núcleo de Operações do Cometlis, pelo penoso trabalho na colheita dos dados estatísticos.

Aos irmãos do XXIII CFOP, por estes cinco anos de boa convivência, camaradagem e pura amizade – *ut aduenae uenimus, ut fratres eximus*.

À Cristina, pelo importante auxílio na língua inglesa.

Ao tio José, por todo o carinho paternal ao longo deste tempo, e por todos os sábios conselhos e manifesto apoio.

À minha mana Filipa, a menina dos meus olhos, por todo o carinho e esforço ao colmatar a minha ausência em casa.

Aos meus pais, Idalina e Fortunato, a quem tudo devo, por me terem criado à sua imagem e me transmitirem, a cada dia, os valores fundamentais da vida; pelo incondicional apoio em todas as decisões e por corajosamente suportarem este período de filho ausente.

À Andreia, pelo constante apoio a cada minuto, pelo carinho, aconchego e ombro amigo, pela abnegada dedicação e por toda a compreensão nos momentos de ausência e falta de atenção da minha parte, norteando sempre o sentido da vida.

A todos o meu sincero obrigado!

Resumo

Os objectivos primordiais deste estudo são a aferição do estado da segurança pública nas zonas balneares da Linha de Cascais, a identificação das principais especificidades destas zonas, a análise do papel dos órgãos de comunicação social e a avaliação da actividade das forças de segurança, segundo um modelo de policiamento de proximidade. Neste sentido, procedeu-se à recolha de opiniões dos principais responsáveis pela segurança na referida área, bem como à análise dos crimes registados pela Polícia de Segurança Pública (PSP) de 2004 a 2009.

Os estudos mostram que o sentimento de insegurança não está necessariamente ligado ao aumento da criminalidade. Porém, muitas vezes os órgãos de comunicação social contribuem decisivamente para produzir tal sentimento. Dada a existência de várias polícias nas zonas balneares em questão – PSP, Polícia Marítima e Polícias Municipais de Oeiras e Cascais – , torna-se necessária uma boa e eficaz cooperação no sentido de rentabilizar os meios existentes e oferecer “qualidade de segurança” aos cidadãos. O papel da Polícia Marítima neste domínio é cada vez mais modesto. Hoje em dia são fundamentais o envolvimento do público nas estratégias de policiamento e a adequação tecnológica em função do meio considerado, mostrando a experiência a imprescindibilidade de parcerias entre os serviços de polícia e os utentes.

Os responsáveis pelas polícias afirmam que estas zonas balneares têm características especiais em matéria de segurança. De entre as principais, avultam o grande fluxo de pessoas nos meses de Verão e a facilidade de acessos (rodoviários e ferroviários). Segundo os testemunhos obtidos, os principais problemas de segurança são causados, na maioria dos casos, por jovens residentes nas zonas urbanas sensíveis da área metropolitana de Lisboa. No entanto, e apesar de se registar um ligeiro aumento da criminalidade nos meses de Verão, os responsáveis classificam o nível de segurança nestas zonas como satisfatório.

Palavras-chave: zonas balneares; segurança; policiamento; cooperação.

Abstract

The main aims of this study are the measurement of the state's public safety in the bathing areas of Cascais, the identification of the most important characteristics of these areas, the role of the media and the attitude of the security forces, according to a model of policing proximity. In this sense, we gathered the views of the main security people in charge in that area as well as the analysis of crimes recorded by the Polícia de Segurança Pública (PSP) from 2004 to 2009.

Studies show that the feeling of insecurity is not necessarily related to the increase in crime. But often the media contribute decisively to create that feeling. Given the existence of several policemen in the bathing areas concerned - PSP, Polícia Marítima and Municipal Police of Oeiras and Cascais - it becomes necessary a good and effective cooperation in order to take advantage of existing resources and provide "quality" security for citizens. The mission of the Polícia Marítima is becoming less expressive in this field. Nowadays it is essential a public involvement in policing strategies and technological adjustment depending on the medium considered, showing how essential the experience of partnerships between the police service and its users.

Those in charge of the police claim that these bathing areas have special security features. Among the main emerge the large flow of people during the summer months and easiness of access (road and rail). According to the testimonies obtained, the main security problems are caused in most cases, for young people living in urban areas sensitive to the metropolitan area of Lisbon. However, despite registering a slight increase in crime in the summer months, officials classify the level of security in such areas as satisfactory.

Key words: bathing areas; security; policing; cooperation.

Lista de siglas

AMN – Autoridade Marítima Nacional

Cometlis – Comando Metropolitano de Lisboa

CRP – Constituição da República Portuguesa

DSTP – Divisão de Segurança a Transportes Públicos

GNR – Guarda Nacional Republicana

LSI – Lei de Segurança Interna

MAI – Ministério da Administração Interna

OP – Ordem de Operações

OPC – Órgão de Polícia Criminal

PGR – Procuradoria-Geral da República

PIPP – Programa Integrado de Policiamento de Proximidade

PM – Polícia Marítima

POI – Policiamento Orientado pelas Informações

POP – Policiamento Orientado para o Problema

PSP – Polícia de Segurança Pública

RTP – Rádio Televisão Portuguesa

SAM – Sistema de Autoridade Marítima

UCC – Unidade de Controlo Costeiro

ZUS – Zona Urbana Sensível

Índice

Agradecimentos	iii
Resumo	iv
Abstract	v
Lista de siglas	vi
Introdução	1
Capítulo 1 – Enquadramento teórico	3
1.1. O sentimento de insegurança	3
1.2. Factores que influenciam o sentimento de insegurança	6
1.3. Os órgãos de comunicação social	9
1.4. Definições	10
1.5. Fronteiras marítimas	11
1.6. Características das zonas balneares – praias marítimas	13
1.7. Conclusão capitular	14
Capítulo 2 – O Sistema de Segurança Interna e o modelo de policiamento de proximidade	16
2.1. O Sistema de Segurança Interna	16
2.2. A Polícia de Segurança Pública	18
2.3. A Guarda Nacional Republicana	19
2.4. A Autoridade Marítima Nacional – A Polícia Marítima	20
2.5. As Polícias Municipais	22
2.6. Competência territorial	24
2.7. O modelo de policiamento de proximidade	25
2.8. O policiamento orientado pelas informações e o policiamento orientado para o problema	30
2.9. Conclusão capitular	32
Capítulo 3 – A Linha de Cascais	33
3.1. Breve caracterização da Linha de Cascais	33
3.2. O método	34
3.3. O estado da segurança	37
3.4. Fontes de insegurança	38
3.5. A resposta das autoridades	39
3.6. A articulação entre autoridades	41

3.7. Boas práticas e sugestões deixadas pelos entrevistados	44
3.8. A selecção dos crimes em análise	46
3.9. Comparação da criminalidade geral com os meses de Verão	48
3.10. Os suspeitos	51
3.11. Conclusão capitular	52
Conclusão	53
Bibliografia	57
Sítios da <i>internet</i>	60
Diplomas legais e regulamentares	62
Anexos	64

Introdução

É uma tradição fortemente enraizada na sociedade portuguesa a deslocação de grandes massas de pessoas, primordialmente nas suas férias, para as praias. Com a chegada das temperaturas altas, muitos populares dirigem-se para estas zonas, procurando passar agradáveis momentos de lazer, aproveitando para praticar actividades náuticas e tomando relaxantes banhos de sol.

Ao longo das últimas épocas balneares, os órgãos de comunicação social têm noticiado inúmeros incidentes ocorridos nas praias. A segurança é sempre um assunto prezado dos *media*. Notícias relacionadas, por exemplo, com queda de arribas, a par de muitas outras relacionadas não só com as questões respeitantes à protecção civil, mas também com a segurança e ordem públicas, enchem as páginas dos jornais, chamando a natural atenção do público. Recorrendo a uma breve análise da comunicação social, nomeadamente dos principais jornais nacionais, rapidamente se vislumbra a especial atenção da comunicação social à Linha de Cascais. E a verdade é que as praias desta orla costeira têm sido nos últimos verões afectadas por situações de insegurança¹.

Neste seguimento, as forças de segurança vêm-se fortemente criticadas e, ao que parece, as pessoas não se sentem ali plenamente seguras. O Presidente da República tem dado, quer no primeiro mandato, quer no início do actual, uma especial importância aos assuntos do mar². Ora, as praias são também um assunto do mar.

Constituindo a segurança uma finalidade pública posta por lei a cargo das forças de segurança, designadamente da PSP, é fundamental analisar os fenómenos que têm ocorrido

¹ Podem ser consultadas notícias de incidentes nas praias da linha de Cascais nos seguintes sítios: http://www.publico.pt/Local/policiamento-na-linha-de-cascais-reforcado-mas-ate-agora-a-psp-so-recebeu-tres-queixas_1445791.

http://www.publico.pt/Local/psp-nega-falta-de-reforco-policial-em-cascais_1445254

http://www.publico.pt/Local/jovens-detidos-por-desacatos-na-linha-de-cascais-sujeitos-a-apresentacoes-periodicas-na-policia_1444353.

http://www.publico.pt/Local/seguranca-reforcada-nos-comboios-da-linha-de-cascais-apos-desacatos-no-fimdesemana_1444189.

http://www.publico.pt/Sociedade/vigilancia-policial-reforcada-nas-praias-da-linha-de-cascais_1225535.

<http://www.cmjornal.xl.pt/detalhe/noticias/nacional/portugal/policia-em-alerta-maximo>.

<http://www.cmjornal.xl.pt/detalhe/noticias/nacional/portugal/pistola-e-facas-invadem-praias>.

http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Lisboa&Concelho=Cascais&Option=Interior&content_id=1615451.

http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Lisboa&Concelho=Cascais&Option=Interior&content_id=1611204.

http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Lisboa&Concelho=Cascais&Option=Interior&content_id=1611002.

http://www.jn.pt/PaginaInicial/Policia/interior.aspx?content_id=1610426.

² Para mais esclarecimentos sobre os discursos do Senhor Presidente da República sobre esta temática consultar o sitio oficial: <http://www.presidencia.pt/>.

nestas zonas, com elevada densidade populacional em determinadas épocas do ano. Neste sentido, considera-se oportuna uma dissertação subordinada à temática “policimento em zonas balneares”. Sendo a matéria objecto de inúmeras notícias e tratando-se de uma área de jurisdição da Polícia de Segurança Pública, escolheu-se para o efeito a denominada Linha de Cascais, ou praias da Linha, como são frequentemente designadas.

Nesta linha de pensamento, os objectivos do presente estudo são: aferir o real estado da segurança das zonas balneares da Linha de Cascais; descortinar quem são os principais fautores de insegurança nas mesmas; referenciar as principais vulnerabilidades e especificidades em matéria de segurança, que fazem com que estas sejam zonas peculiares; determinar o papel dos órgãos de comunicação social na criação de um sentimento de (in)segurança; e, por último, aferir a postura das forças de segurança, designadamente a PSP, em matéria de estratégia de policimento, nestas zonas.

Assim elencados os objectivos do trabalho, lançam-se agora as seguintes hipóteses: apesar das zonas balneares da linha de Cascais possuírem especiais características de (in)segurança, os órgãos de comunicação social dramatizam em demasia a situação. Como segunda hipótese, sugere-se que, em virtude de existirem várias polícias a actuar nestas zonas, sem uma cooperação franca e efectiva corre-se o risco de oferecer um mau policimento.

O presente trabalho divide-se em três partes: duas de natureza teórica e conceptual, destinadas a explicitar os conceitos em análise; e a última, de natureza prática. Começar-se-á por descrever um enquadramento teórico sobre o sentimento de insegurança e as suas vicissitudes, bem como o lugar dos órgãos de comunicação social neste contexto. Recorrendo à análise da legislação, procurar-se-ão clarificar os conceitos de “zona balnear”, “época balnear” e “praia marítima”, bem como elencar as principais características destas. No segundo capítulo, far-se-á referência ao Sistema de Segurança Interna, bem como aos principais organismos que o constituem com influência directa nas zonas balneares. Porque se considera importante analisar o plano estratégico e tático das polícias, será analisado o actual modelo de policimento da PSP – o policimento de proximidade. Por fim, no terceiro e último capítulo, serão feitas e apreciadas as entrevistas efectuadas aos principais responsáveis pela segurança na Linha de Cascais e serão analisados os dados estatísticos relativos à criminalidade ali registada pela PSP, para melhor se compreenderem os problemas da segurança e do policimento nas zonas balneares em questão.

Capítulo 1 – Enquadramento teórico

Pretende-se, com os desenvolvimentos seguintes, introduzir alguns conceitos fundamentais e fornecer as definições julgadas relevantes para os propósitos deste estudo. Procede-se à análise bibliográfica de interesse para a temática, bem como à apreciação de legislação pertinente.

Far-se-á, em primeiro lugar, uma clarificação sobre o sentimento de insegurança, bem como as variáveis que vários autores consideram capitais para a respectiva construção. Neste domínio, os órgãos de comunicação social têm um papel muito activo.

Não menos importante, surgem aqui as definições jurídicas de “zona balnear” e “época balnear”, tal como outras definições consideradas pertinentes. Com vista a um melhor conhecimento das zonas balneares, designadamente as praias marítimas, serão apontadas características e especificidades destas, quer em matéria de segurança, quer em matéria de análise social.

1.1. O sentimento de insegurança

De acordo com a Lei de Organização e Funcionamento da Polícia de Segurança Pública³, é missão desta força de segurança “assegurar a legalidade democrática, garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos”. Sabe-se que “o sentimento de insegurança afecta a qualidade de vida, condiciona a rotina diária das pessoas e cria stress e ansiedade” (Martins, 2006: 23) de modo que, deve constituir preocupação da Polícia promover o que estiver ao seu alcance para aumentar o sentimento de segurança da população.

Hoje “a insegurança obteve nas sociedades ocidentais um estatuto social e político [...], de modo que, nos] programas políticos dos vários governos ocidentais passaram a constar um conjunto de políticas públicas de combate à insegurança” (Oliveira, 2006: 68), não podendo as forças de segurança alhear-se desta preocupação global.

O conceito de insegurança “assume, hoje, cada vez mais proeminência, sendo por alguns tomado como um problema social independente do problema da criminalidade” (Martins, 2006: 11). Importa estudar o sentimento de insegurança, que nem sempre é imediatamente perceptível, e que “provoca alterações significativas nas condições de vida dos cidadãos [nomeadamente], restringe a liberdade, condicionando os indivíduos a

³ Lei n.º 53/2007, de 31 de Agosto.

determinados comportamentos” (Martins, 2006: 11), colocando em causa vários princípios e direitos fundamentais característicos duma sociedade democrática, como a liberdade.

A definição de insegurança não é consentânea entre os autores. Segundo José Oliveira (2006: 57), esta compreende duas vertentes: “a insegurança real, isto é, a situação resultante do estado objectivo da delinquência, por outro lado, a insegurança que se sente, que traduz a ideia de um sentimento de insegurança”. Neste sentido, não importa somente prevenir e evitar a ocorrência de crimes, importa também transmitir os cidadãos uma mensagem de confiança e protecção.

Outro autor refere-se à insegurança “como manifestações de medo pessoal ou de preocupação por ordens verbais, comportamentais, individuais ou colectivas” (Roché, 1993: 135-136). O mesmo autor refere ainda que o conceito pode ser definido “como uma inquietação cristalizada sobre o objecto e sobre os seus autores” (1993: 136). Posto isto, “a insegurança tem de ser vista como um fenómeno complexo, que se prende com factores além da criminalidade, [...] não é explicável apenas por variações no nível desta” (Almeida, 1998: 14), é antes o produto de uma panóplia de interacções.

É um facto acolhido pela generalidade dos autores que a “insegurança tende a aumentar” (Almeida, 1998: 11), por vezes em resultado do aumento da criminalidade, principalmente nas áreas urbanas. Porém, a relação entre insegurança e criminalidade “está longe de ser linear” (Almeida, 1998: 12). Esta autora refere ainda que, “quando se comparam dados de diferentes países recolhidos por alguns inquéritos internacionais, conclui-se que uma maior vulgarização do medo pode coexistir com um menor risco de vitimação e vice-versa” (Almeida, 1998: 12). No séquito da relação entre medo e crime, Carla Machado (2004: 20) escreve que “o alarmismo social em torno da insegurança organiza-se, recorrentemente, em torno de três temas principais: o crescimento do medo, o crescimento do crime, sobretudo do crime violento, e, finalmente, o estabelecimento de uma relação entre estes dois fenómenos – insegurança e criminalidade”. Deste modo, o medo do crime pode ser definido por “uma resposta racional à possibilidade, ou à experiência real de vitimação” (Feldman, 1993: 78). Corroborando a ideia anterior, Alina Esteves (1999: 40) refere que “a insegurança e a ansiedade são sentimentos directamente ligados ao medo, pois são em parte consequência do mesmo. Tanto o medo, por um lado, como a insegurança e ansiedade, por outro, resultam de um mal-estar e de desconfiança em relação a determinada situação ou local”.

Face ao exposto, quais são as pessoas mais vulneráveis ao sentimento de insegurança? Na União Europeia, o sexo, a dimensão do aglomerado populacional, os

rendimentos, a idade, o contacto com problema de droga e a agressão violenta anterior são os seis factores com mais expressão, enunciados por ordem decrescente (Almeida, 1998: 13-14). Todavia, e segundo a mesma autora (1998: 114), “o facto de ser mulher surgiu como factor de mais peso, provavelmente em consequência da menor capacidade física destas para se defenderem”. Estes aspectos serão convenientemente examinados e merecerão maior destaque mais adiante.

“Todos os seres humanos guardam no seu cérebro uma imagem do mundo onde vivem” (Esteves, 1999: 31), a qual varia consoante fruímos mais ou menos da aproximação com o local em causa. Por vezes, a imagem criada de determinados locais advém de fontes indirectas de informação, como é o caso de relatos de outras pessoas e dos próprios órgãos de comunicação social. A esta imagem mental está associado o sentimento de insegurança. A título de exemplo, se se ouvir dizer que numa determinada praia ocorrem roubos frequentes, e ainda que tal não seja verdade, provavelmente uma pessoa que a venha a frequentar sentir-se-á insegura. Esta construção mental não é linear em todas as pessoas, variando em função da influência de vários factores, nomeadamente a profissão ou ocupação (Esteves, 1999: 34-35).

Vive-se num mundo complexo e em constante mudança, o que tem implicações no quotidiano dos cidadãos, do qual o medo é indissociável. Este fenómeno “é interpretado como a cristalização de sentimentos difusos de insegurança, gerados, nomeadamente, pelo tecido social e pela menor tolerância à violência, característica das sociedades modernas” (Almeida, 1998: 15-16).

Nas zonas balneares, nomeadamente nas praias da Linha de Cascais, o sentimento de insegurança que possa existir não advém unicamente do aumento da criminalidade, pese embora esta ser uma realidade. É antes, e de igual forma, um produto das interações sociais elencadas precedentemente. As notícias avançadas pelos órgãos de comunicação social têm certamente contribuído para gerar uma imagem de intranquilidade nos cidadãos que não conhecem a realidade nestas zonas. Porém, o sentimento de insegurança só pode ser verdadeiramente comprovado através de inquéritos de vitimação realizados aos cidadãos.

1.2. Factores que influenciam o sentimento de insegurança

Referiu-se anteriormente a existência de um conjunto de factores que influem no sentimento de insegurança. É chegado o momento de os explicar.

Segundo João Martins (2006: 14), “vários autores apresentam uma diversidade de factores que condicionam o sentimento de insegurança, tais como o sexo, a idade, a experiência de vitimação, a pertença étnica, a classe social, os métodos de socialização ou mesmo o nível de escolaridade”, referindo-se a características internas e pessoais dos indivíduos, tal como anteriormente referido. Todavia, não se esgotam aqui os factores de influência, pois factores externos contribuem igualmente para o sentimento de insegurança, – como por exemplo “a mobilidade física, a comunidade onde vivem, a estrutura física do local e a informação a que têm acesso” (Martins, 2006: 14).

“A literatura tem sido praticamente consensual na identificação do sexo como a variável mais conscientemente relacionada com diferentes níveis de medo. [...] Em Portugal, um estudo conduzido na cidade de Lisboa indica as mulheres como mais inseguras” (Machado, 2004: 38). Esta característica justifica-se pelo facto de as mulheres se considerarem mais vulneráveis. Geralmente, as mulheres revelam baixas expectativas face a situações de desafio, mostrando alguma propensão para o desânimo. Sucede ainda que o sexo feminino tem uma menor convicção na sua capacidade de controlar o meio, o que leva a concluir que a percepção de controlabilidade é especialmente relevante (Machado, 2004: 38-39).

No que concerne à idade, importa acentuar que a experiência de vitimação não é directamente proporcional ao sentimento de insegurança nos diferentes escalões etários, pois “os sujeitos mais vitimados são sobretudo homens jovens, porém são os que mais continuam a evidenciar baixos níveis de sentimento de insegurança” (Martins: 2006, 16), ao passo que os “idosos são indicados como mais receosos” (Machado, 2004: 40) – e nem por isso os mais experientes em vitimação.

Segundo Carla Machado (2004), os dados oficiais afirmam que apenas uma minoria dos idosos é vitimada, sendo a faixa etária mais representada a aquela que se situa entre os 30 e os 39 anos. Contudo, os idosos sentem-se mais vulneráveis, antecipando o impacto do crime de forma mais grave, devido, essencialmente, à possibilidade de maior dano físico, maior precariedade económica, maiores perdas sociais e maior impacto psicológico no caso de serem vítimas de crime (Machado, 2004: 40-41). Porém, segundo Carla Machado (2004: 43) “não existe uma total unanimidade em torno da relação entre o medo e a idade,

[... acontece que] consideram que os resultados habitualmente encontrados reflectem um enviesamento metodológico nos estudos”, designadamente ao nível dos inquéritos que são utilizados e do tipo de questões previamente colocadas, de modo que é necessária prudência ao abordar esta característica e ao associá-la ao sentimento de insegurança.

Recorrendo ao senso comum, a maioria das pessoas poderia dizer que a experiência de vitimação constitui um vector importante para a construção do sentimento de insegurança; contudo, os resultados das investigações mostram-se dúbios em relações a esta tese (Machado, 2004: 50). Ainda assim, “segundo os discursos políticos, a vitimação constitui uma das principais causas do medo e do sentimento de insegurança” (Martins, 2006: 17). Todavia, esta opinião não é universal. Existem autores que “defendem que a relação entre medo – vitimação é reduzida ou mesmo nula, não existindo provas convenientes de que o facto de já ter sido vítima de um crime produza um maior medo, pois enquanto para algumas vítimas o medo aumentou, para outras a experiência reduziu-o, uma vez que tomaram precauções” (Martins, 2006: 17). A mesma percepção é corroborada por Carla Machado (2004: 52-53), que considera que a informação obtida indirectamente, designadamente pelos órgãos de comunicação social, mediatiza o crime violento, criando uma visão distorcida do crime nos cidadãos, ao passo que os sujeitos com experiência de vitimação têm uma imagem realista do crime e avaliam correctamente a possibilidade de serem novamente vítimas, criando um sentimento de insegurança mais próximo do real.

“A pertença étnica é também uma variável importante no sentimento de insegurança e no medo do crime” (Martins, 2006: 17). A generalidade dos estudos indica que “as populações pertencentes a minorias étnicas [consideram-se] mais inseguras” (Machado, 2006: 46). É, porém, difícil afirmar que os resultados das investigações realizadas sejam verdadeiramente fidedignos. Em torno do factor étnico gravitam inúmeras características que não são susceptíveis de isolamento para efeitos de estudo, como é o caso do nível socioeconómico (Machado, 2004: 46-47). Assim sendo, a pertença étnica considera-se um factor duvidoso para a construção do sentimento de insegurança, ainda que seja referido por diversos autores.

A classe social de origem é apontada como outra das características que influencia o sentimento de insegurança (Machado, 2004; Martins, 2006), evidenciando que as classes mais desfavorecidas sentem-se mais inseguras, porque consideram estar sujeitas a um maior risco de vitimação. A importância deste episódio deve-se similarmente ao facto da “quantidade de informação a que um indivíduo tem acesso [ser] determinada pelo seu poder económico e social” (Martins, 2006: 18). Porém “os resultados neste domínio não

são inteiramente conclusivos, quer pelo reduzido número de investigações, quer pelos resultados contraditórios entre elas” (Machado, 2004: 48). A título de exemplo, e segundo a mesma autora, existem padrões diferenciais de vitimação. Enquanto os indivíduos mais carenciados se consideram mais vulneráveis a crimes pessoais, designadamente por se encontrarem mais expostos à vitimação pessoal violenta e ao seu impacto gravoso, os indivíduos com maior capacidade económica são vítimas primordiais de crimes económicos. Na mesma direcção, pessoas com estatuto social mais elevado desfrutam de actividades sociais e de lazer com mais frequência, o que as pode levar a uma maior exposição ao crime.

Como anteriormente referido, existem outros factores exógenos que contribuem igualmente para o sentimento de insegurança, a saber: a comunidade onde vive, a estrutura física do local e a informação a que tem acesso. “Os laços sociais locais amplificam ou espalham o impacto do evento e aumentam os níveis do medo” (Taylor e Schumaker, 1990 cit in Machado, 2004: 55), levando a que um acontecimento individual seja assumido pela comunidade e apreendido como se tivesse ocorrido na primeira pessoa. Deste modo, constata-se que numa comunidade onde o crime é recorrente o sentimento de insegurança torna-se permanente.

A estrutura física do local é considerada igualmente importante. Segundo Martins (2006: 19) um local “com iluminação insuficiente, frequentada por jovens conflituosos e delinquentes, faz com que esta seja considerada insegura, aumentando desta forma o medo e o sentimento de insegurança”. Ora, se uma zona balnear for frequentada por delinquentes e estiver degradada ou suja, gera nos seus frequentador sentimento de insegurança, de acordo com o pensamento de João Martins previamente descrito. O mesmo autor (2006: 21) diz-nos que “o facto de a área [em que se localiza] ser desconhecida e não nos permitir identificar e reagir rapidamente a eventual perigo, faz com que esta seja sentida como imprevisível e ameaçadora”. Estão neste caso as zonas balneares, visto não constituírem o *habitat* natural das pessoas e serem muito frequentadas por jovens com aparência duvidosa, senão mesmo por delinquentes.

A informação que recebemos tem várias origens, a começar pelos contactos diários, através dos vizinhos, dos amigos ou conhecidos; todavia, grande parte da informação “chega-nos através dos *media*” (Martins, 2006: 22) – que nos vão, pois, merecer maior destaque e aprofundamento no subcapítulo que se segue.

1.3. Os órgãos de comunicação social

Segundo Bastos Leitão (2000: 9), “existe uma relação entre os *media* e o sentimento de insegurança, esta não se produz de forma linear entre a notícia e comportamentos, mas sim recorrendo à acumulação contínua e repetitiva de conteúdos noticiosos interpretados e integrados pelo espectador como ameaçadores, preocupantes ou pressionáveis como inseguros”. A sociedade de hoje caracteriza-se por uma competitividade que é transversal aos seus diversos sectores, o que também se aplica aos *media*. Assim, há uma busca recorrente de notícias dirigida à angariação de novos espectadores, com vista a aumentar o número de vendas; e uma vez que o crime “possui o valor dramático exigido pelos *media*” (Machado, 2004: 108), é considerado como prioritário nesse esforço.

Devido ao grande interesse e busca de notícias sobre crimes por parte dos cidadãos, os órgãos de comunicação social “ênfatizam o lado mais violento do crime [...] tentando atrair a atenção do cidadão” (Martins, 2006: 22), o que leva outro autor a concluir que a “dramatização, novidade e atipicidade parecem-nos assim, constituir regras que determinam a relevância jornalística de um tema” (Machado, 2004: 109). O apelante recurso a notícias de crimes com o desígnio de atrair os espectadores dos *media* “contribui não só para a sua banalização, mas também para aumentar o sentimento de insegurança e o pessimismo do cidadão” (Martins, 2006: 22). Porém, o impacto que os *media* poderão ter ao evidenciarem a violência não é determinado somente pela sua presença, mas é também ocasionado pelo “contexto moral e legal em que a violência é representada [e] tem um papel determinante na forma como o público percebe o acto e até mesmo na sua definição como violento ou não” (Machado, 2004: 110).

Estamos, assim, em crer que as notícias de crimes transmitidas pelos órgãos de comunicação social “fomentam um sentimento de insegurança baseado não na vitimação real mas na divulgação dos casos mais dramáticos” (Martins, 2006: 22), e que nem sempre correspondem à realidade criminal. Face ao exposto, considera-se socialmente relevante a “ausência de enquadramento analítico da maioria dos temas criminais, cujas notícias assume uma forma meramente factual, sob a forma de relatos breves e pouco detalhados de episódios isolados” (Machado, 2005: 110), o que, por vezes, leva ao agravamento da importância real do episódio. Concretizando, os órgãos de comunicação social dão, frequentemente, um grande relevo aos crimes violentos, que na realidade são atípicos, levando os cidadãos a criar imagens mentais extremas, em que numa vertente existe a

vítima inocente e indefesa e na outra surge o criminoso especialmente violento. Em regra este surge como o vilão, o mau da história, o que nem sempre reflecte a realidade (Machado, 2004: 110-111).

Carlos Martins (2006: 17) sintetiza estes aspectos dizendo que “existe uma dependência das pessoas em relação aos *media*, [considera que os cidadãos] adoptam atitudes e comportamentos idênticos aos difundidos”, ou seja, os órgãos de comunicação social têm a capacidade de influenciar o pensamento das pessoas, chegando mesmo a contribuir de forma determinante nos comportamentos diários dos cidadãos, aspecto que se pode constituir decisivo para o sentimento de insegurança e para a própria forma de estar do indivíduo na sociedade.

1.4. Definições

Foram anteriormente utilizados alguns conceitos cuja elucidação neste momento se justifica, tanto mais que alguns deles são frequentemente utilizados, sem grande rigor, na linguagem comum.

Cumpre, principiar pela definição de “zonas balneares”. Estas são regiões que se destinam a banhos: são zonas onde há, ou se tomam, banhos⁴. Incluem-se neste conceito praias (fluviais ou marítimas), albufeiras, lagoas e piscinas. Todos os conceitos elencados anteriormente fazem parte do vocabulário comum; porém, é indispensável um maior rigor. Este rigor é possível averiguando o que o ordenamento jurídico vigente dispõe sobre esta matéria – designadamente, e em virtude do tema escolhido, sobre as praias marítimas. O regime jurídico de assistência nos locais destinados a banhistas⁵, apresenta-se a esta luz de grande utilidade.

De acordo com as alíneas b) e c) do artigo 2.º da Lei n.º 44/2004⁶, de 19 de Agosto, as praias podem ser marítimas (alínea a)) ou de águas fluviais e lacustres (alínea b)). Segundo o mesmo artigo, consideram-se praias (marítimas ou de águas fluviais e lacustres) as que se encontrarem qualificadas como tal por diploma legal. Anteriormente referiu-se a expressão “prática de banhos”, que surge consignada na alínea d) do mesmo artigo, que indica que as praias marítimas e as praias de águas fluviais ou lacustres são consideradas praias de banhos.

⁴ Explicação de acordo com os significados sugeridos no *Dicionário da Língua Portuguesa 2011* da Porto Editora.

⁵ Alterada pelo Decreto-Lei n.º 100/2005, de 23 de Junho, por sua vez alterado pelo Decreto-Lei n.º 135/2009, de 3 de Junho.

⁶ O artigo 2.º diz respeito às definições para efeitos da Lei n.º 44/2004.

No entanto, em vão se buscará ali o conceito jurídico de praia. Anualmente é publicada uma portaria dos Ministros da Defesa Nacional e do Ambiente e do Ordenamento do Território que identifica as praias, marítimas e de águas fluviais e lacustres, e as qualifica como praias de banhos, fixando a época balnear para o correspondente ano. A título de exemplo, a Portaria n.º 342-A/2010, de 18 de Junho, identificou, nos seus artigos 2.º e 3.º, as praias da época balnear no ano de 2010. Por sua vez, a Portaria n.º 267/2010 (2.ª série) do Ministro do Ambiente e Ordenamento do Território, de 16 de Abril, procede à identificação das águas balneares para o ano de 2010 e à fixação da respectiva época balnear. De acordo com a alínea i) do artigo 2.º da Lei n.º 44/2004, aquela é entendida como o período de tempo fixado anualmente por determinação administrativa da autoridade competente, destinado à pratica das actividades balneares na respectiva zona. Em suma, consideram-se praias as que estiverem como tal qualificadas no instrumento normativo legalmente previsto para o efeito.

Ainda de acordo com a Portaria n.º 342-A/2010, no seu artigo 4.º, podem ser consideradas praias de banhos outras que não constem da lista, através de iniciativa da Câmara Municipal local e mediante parecer vinculativo do órgão local da autoridade marítima. Porém, tais praias não podem estar consideradas interditas a banhos pelo delegado de saúde regional ou pelo INAG, I.P. Esta medida destina-se, naturalmente, a proteger os banhistas, quer por razões relacionadas com a qualidade da água, quer por razões de segurança ambiental. De salientar que as portarias mencionadas anteriormente se referem ao ano de 2010, sendo que nos anos antecedentes foram publicadas outras com o mesmo objecto.

1.5. Fronteiras marítimas

Ao abrigo da Lei n.º 34/2006, de 28 de Junho⁷, “são zonas marítimas sob soberania nacional ou jurisdição nacional as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua, a zona económica exclusiva e a plataforma continental” (artigo 2.º). Identificam-se no referido artigo vários conceitos, que o capítulo II da mesma lei, sob a epígrafe “Limites das zonas marítimas”, vem desenvolver e clarificar.

Nos termos do artigo 5.º, “a linha de base normal é a linha de baixa-mar ao longo da costa, representada nas cartas náuticas oficiais de menor escala”. Por sua vez, o limite

⁷ Segundo o preâmbulo, esta lei “determina a extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e os poderes que o Estado Português nelas exerce, bem como os poderes exercidos no alto mar”.

exterior do mar territorial constitui “a linha cujos pontos distam 12 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base”, ao abrigo do artigo 6.º. Já o limite exterior da zona contígua “é a linha cujos pontos distam 24 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base”, de acordo com o artigo 7.º do mesmo diploma legal. Assim, o disposto no artigo 8.º, estabelece o limite exterior da zona económica exclusiva “a linha cujos pontos distam 200 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base”. Já o limite exterior da plataforma continental institui, por força do artigo 9.º, “a linha cujos pontos definem o bordo exterior da margem continental ou a linha cujos pontos distam 200 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância”.

No que concerne à delimitação das fronteiras marítimas, o artigo 10.º diz que “salvo se de outro modo for estabelecido por convenção internacional ou outra prática for adoptada a título provisório, a fronteira marítima do Estado Português com os Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente é constituída pela linha equidistante”. As disposições legais enunciadas são interpretadas, segundo o artigo 3.º da Lei n.º 34/2006, de acordo com as normas e os princípios do direito internacional, designadamente com o previsto na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de Dezembro de 1982.

À semelhança do que acontece com o território nacional delimitado pelas fronteiras terrestres, “a soberania que o Estado Costeiro exerce sobre o seu mar territorial é quase plena e respeita não apenas às águas, mas também ao solo e subsolo correspondente” (Pinto *et al*, 2005: 98). Salienta-se agora umas das matérias inalienáveis do Estado – a soberania nacional –, sublinhando o sua relevância em matéria de segurança: “como fim abstracto do Estado, traduz-se na garantia da integridade do território e na protecção da liberdade das pessoas e dos seus bens, o que significa a organização jurídica do poder, de acordo com normas jurídicas estáveis que traduzam o bem comum legitimada por aquilo que a comunidade pensa sobre esse bem comum” (Pinto *et al*, 2005: 140). Portanto, considerando que o mar é território nacional, o Estado é igualmente garante da segurança nesse espaço.

Segundo o testemunho de Luís Castro, jornalista da RTP, na entrevista constante da dissertação de Carlos Antunes (2009), “mais importante que liberdade ou democracia é a

segurança, [...] nós só lhe damos importância quando a não temos”⁸, ou seja, para que se mantenha uma democracia livre e cada vez mais consolidada é necessário, em primeira mão, garantir a segurança dos cidadãos, quer a nível interno quer externo. A segurança constitui um alicerce dos direitos fundamentais dum Estado de Direito Democrático, surgindo constitucionalmente consagrada no artigo 27º da CRP, sob epígrafe “direito à liberdade e à segurança”.

1.6. Características das zonas balneares – praias marítimas

As zonas balneares, em especial as praias marítimas, são geralmente lugares de grande concentração de pessoas no Verão, particularmente nos dias mais quentes. Além de servirem para a prática piscatória, as praias são igualmente usadas para a experiência de outros desportos, denominadamente a natação, o *surf*, o *bodybord* entre outros. Porém, são igualmente locais de preferência dos portugueses para a prática de actividades recreativas e de lazer, nomeadamente banhos de mar e de sol, e passeios pedestres. Trata-se de locais de eleição turística, com zonas de restauração e bebidas, nomeadamente esplanadas e restaurantes, o que, de acordo com a informação colhida através de *sites* turísticos⁹, reforça a noção de locais conformemente frequentados por elevada massa populacional.

Tal aglomerado de pessoas assume carácter sazonal, visto que no período de Inverno as praias são praticamente despovoadas, quer no que concerne a banhistas, quer no respeitante aos que buscam outras actividades de lazer. No que se refere à segurança, as polícias assumem um trabalho redobrado na época estival, visto ser o período mais propício à ocorrência de crimes ou outros delitos. Esta necessidade de resposta policial no verão é assumida pelas polícias, nomeadamente pela Polícia de Segurança Pública¹⁰. A PSP criou um programa denominado “Verão Seguro”, que visa, precisamente, dar resposta a estas questões de segurança. No ano de 2009 a PSP lançou um folheto¹¹ destinado aos

⁸ O jornalista Luís Castro refere esta expressão por ocasião da sua estadia no Iraque em período hostil enquanto repórter da RTP.

⁹ Para mais explicações sobre esta temática consultar: <http://www.cm-cascais.pt/cascais>.

http://www.cm-oeiras.pt/Paginas/cmo_homepage.aspx.

<http://www.portugalvirtual.pt/cascais-estoril/pt/praias.html>.

<http://www.netlinha.com/praias/index.asp>.

<http://www.turismodeportugal.pt/Português/Pages/Homepage.aspx>.

¹⁰ No sítio da internet da PSP encontram-se descritas estatísticas das ocorrências nas zonas balneares, bem como conselhos para os cidadãos, consultar em http://www.psp.pt/Campanhas/Verao_Seguro_2009.aspx.

¹¹ Pode ser consultado no sítio da internet da PSP em <http://www.psp.pt/Documentos%20Varios/PSP%20Safer%20Place.pdf>.

turistas, que não sendo específico para as zonas balneares, visa alertar para a segurança, deixando conselhos em diversas línguas.

Constitui uma preocupação assumida em matéria de segurança não só a praia propriamente dita, mas também a área envolvente. Não raras vezes, as praias caracterizam-se por em seu redor existirem zonas turísticas e comerciais, bem como zonas habitacionais e eixos rodoviários importantes.

Segundo os dados disponibilizados no sítio da PSP na *internet*¹², os crimes que assumem mais expressão nas zonas balneares ou por influência destas são: o furto de interior de veículo, o furto de residência, o furto de veículos e o roubo por esticão.

No que concerne à demografia, esta tem, identicamente, influência quer na segurança, quer na envolvência das praias marítimas, porquanto “o litoral tem vindo a exercer uma enorme atracção sobre a população do continente, facto que se tem agravado nos últimos séculos em virtude da diversificação e do desenvolvimento das actividades aí radicadas” (Arroteia, 1985: 84). Antigamente as pessoas deslocavam-se para o litoral em busca de melhores condições de vida, designadamente emprego; porém, hoje deslocam-se também em busca de lazer, designadamente em período de férias.

As zonas balneares possuem, assim, características *sui generis*, que lhes conferem um estatuto peculiar. Da Linha de Cascais, zona balnear sob análise na presente dissertação, nos ocuparemos especificamente mais adiante.

1.7. Conclusão capitular

O sentimento de insegurança e a forma como este é percepcionado dependem de vários factores, quer individuais, quer do meio social. Por seu turno, o sentimento de insegurança nem sempre coincide com a criminalidade real, ou seja, um aumento da criminalidade não gera necessariamente um aumento do sentimento de insegurança, e vice-versa. A sua interpretação é importante para uma melhor prossecução da missão da Polícia de Segurança Pública.

Nas sociedades actuais, a opinião pública é indubitavelmente influenciada pelos órgãos de comunicação social. O sentimento de insegurança não passa à margem dessa influência, pelo que a sua formação é fortemente induzida pelos *media*. Estes divulgam abundantes notícias relacionadas com o crime, surgindo as mesmas, não raras vezes, absolutamente descontextualizadas.

¹² http://www.psp.pt/Campanhas/Verao_Seguro_2009.aspx.

Recorrendo à legislação em vigor, apuraram-se os conceitos de “zona balnear”, “época balnear” e praias. Porque importa conhecer o território de actuação, trouxeram-se à colação as fronteiras marítimas nacionais, bem como a sua denominação.

Operou-se uma primeira caracterização das zonas balneares, em particular das praias marítimas. Em redor das praias surgem diversas infra-estruturas indissociáveis destas, com implicações evidentes na segurança. A sazonalidade populacional, bem como o elevado número de pessoas que caracteriza o conjunto, constituem características específicas de tais zonas.

A Linha de Cascais constitui um exemplo de excelência duma zona balnear. Constituída por diversas praias marítimas, será, pois, o alvo deste estudo.

Capítulo 2 – O Sistema de Segurança Interna e o modelo de policiamento de proximidade

“A vida é, como sabemos, o principal interesse do homem, logo este precisa de ser amparado contra os perigos não só da natureza, mas também da cobiça humana, da prepotência e violência dos mais poderosos” (Valente, 2009: 95) face à fraqueza dos mais indefesos e vulneráveis. Porém, e de forma alienável, compete ao Estado “institucionalizar uma força colectiva organizada jurídica e funcionalmente – Polícia, [que tenha por fim o garante da segurança dos cidadãos, ou seja, a] segurança como um direito garantístico do exercícios dos demais direitos, liberdade e garantias” (Valente, 2009: 94-95).

É comum distinguir segurança externa e segurança interna. O artigo 272.º da Constituição da República Portuguesa enuncia o conceito de segurança interna. Por seu turno o artigo 273.º, sob a epígrafe “defesa nacional”, faz luz sobre a segurança externa, designadamente na parte final do seu n.º 2 – “a segurança das populações contra qualquer agressão ou ameaça externas”.

Para uma melhor compreensão da filosofia actual das polícias, será analisado o modelo de policiamento de proximidade, que constitui a forma de actuação da polícia, em particular da Polícia de Segurança Pública.

2.1. O Sistema de Segurança Interna

A Lei de Segurança Interna¹³, no seu artigo 1.º, n.º 1, define a segurança interna como “a actividade desenvolvida pelo Estado para garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade públicas, proteger pessoas e bens, prevenir e reprimir a criminalidade e contribuir para assegurar o normal funcionamento das instituições democráticas, o regular exercício dos direitos, liberdades e garantias fundamentais dos cidadãos e o respeito pela legalidade democrática”. De acordo com o disposto no artigo 4.º, n.º 1, “a segurança interna desenvolve-se em todo o espaço sujeito aos poderes de jurisdição do Estado Português”, pelo que estão abrangidos os espaços marítimos e as praias marítimas, conforme explanado no capítulo anterior.

Segundo João Raposo (2006: 44), a actividade de segurança interna “constitui monopólio do Estado, não podendo, por isso, ser confiada a outras entidades públicas

¹³ Lei n.º 53/2008, de 29 de Agosto.

descentralizadas (as regiões autónomas e as autarquias locais) – e, muito menos, transferida para entidades privadas”. Para a levar a cabo, surge o Sistema de Segurança Interna, que consiste “no conjunto institucional dos serviços e órgãos estaduais responsáveis pela definição e execução da política de segurança interna” (Raposo, 2006: 43).

São parte integrante do Sistema de Segurança Interna as forças e os serviços de segurança. De acordo com o artigo 25.º, n.º 1, da LSI, “são organismos públicos, estão exclusivamente ao serviço do povo português, são rigorosamente apartidários e concorrem para garantir a segurança interna”. Forças e serviços de segurança são conceitos que não se confundem. Segundo Manuel Valente (2009: 45), para que possamos qualificar uma polícia como força de segurança [a título de exemplo a PSP e da GNR], é necessário “a prossecução das atribuições e o exercício das competências a nível nacional, a obediência ao princípio da territorialidade [bem como existem] outros quesitos dão à PSP e à GNR a natureza de força de segurança, começando desde logo pela própria lei orgânica [no artigo 1.º da Lei orgânica da PSP – Lei n.º 53/2007, de 31 de Agosto e igualmente no artigo 1.º da Lei orgânica da GNR, Lei n.º 63/2007, de 6 de Novembro] determiná-las como forças de segurança e por aquela ser uma lei da Assembleia da República”.

A Polícia Marítima goza igualmente do “seu espaço de intervenção – território marítimo português – e estão obrigadas [as forças de segurança] a cooperar mutuamente” (Valente, 2009: 45), pelo que se considera uma força de segurança, segundo o autor. Corroborando a mesma linha de pensamento, João Raposo (2006: 87-88) refere relativamente à PM que “se está em presença de uma polícia administrativa geral ou de segurança pública – e daí o seu modelo de organização e a sua composição (por militares e agentes militarizados da marinha), próprios de uma força de segurança”.

Mário Dias (2005: 26) define forças de segurança como “organismos policiais armados e uniformizados, [...] sempre com estrutura organizativa caracterizada pela obediência à hierarquia de comando em todos os níveis”, como é o caso da PSP, da GNR e da PM. Por sua vez, serviços de segurança “são organismos públicos, integrados por agentes com estatuto análogo ao do pessoal da administração pública, hierarquicamente estruturados e institucionalmente vocacionados para o desempenho de atribuições específicas de natureza policial ou no domínio das informações” (Dias, 2005: 26).

Para o presente estudo relevam, em especial, as três forças de segurança anteriormente mencionadas (PSP, GNR e PM), pelo que a nossa atenção centrar-se-á doravante nestas corporações.

2.2. A Polícia de Segurança Pública

No diploma legal que estabelece a orgânica da PSP, esta polícia surge definida como “uma força de segurança, uniformizada e armada, com natureza de serviço público e dotada de autonomia administrativa” (artigo 1.º n.º 1). No que concerne à sua missão, “trata-se de um serviço policial essencialmente destinado a garantir a segurança pública, dispondo para o efeito de uma estrutura organizada inspirada no modelo militar, encontrando-se especialmente habilitada para o uso colectivo da força” (Raposo, 2006: 65). Todavia, a PSP é hoje uma força de natureza civil.

No que toca aos elementos que a integram, estes são funcionários civis e regem-se por um estatuto próprio: o Decreto-Lei n.º 299/2009¹⁴, de 14 de Outubro. Ao abrigo do seu n.º 3, “considera-se pessoal policial o corpo de profissionais da PSP com funções policiais, armado e uniformizado, sujeito a hierarquia de comando”. A PSP é tutelada pelo membro do Governo responsável pela administração interna, ao abrigo do artigo 2.º da sua lei orgânica.

No que concerne às atribuições e competências da PSP, estas podem-se dividir em duas grandes áreas: em situação de normalidade institucional, temos as decorrentes da legislação de segurança interna; em situações excepcionais, as resultantes da legislação sobre defesa nacional, e sobre o estado de sítio e o estado de emergência¹⁵. Deste modo, surgem elencadas no artigo 3.º da respectiva lei orgânica as atribuições desta força de segurança, nomeadamente, garantir a ordem e tranquilidade públicas, prevenir a criminalidade, garantir as condições de segurança que permitam o exercício dos direitos e liberdades e o respeito pelas garantias dos cidadãos, e ainda outras de relevo e carácter geral.

A PSP tem algumas atribuições exclusivas, ou seja, que não cabem a nenhuma outra força de segurança. Por exemplo, as atribuições da PSP em matérias de licenciamento e fiscalização de armas e explosivos, de segurança privada, bem como a segurança pessoal dos membros dos órgãos de soberania e das altas entidades. Constitui ainda atribuição da PSP o contacto permanente internacional sobre informações relativas a violência no desporto. As missões que lhe são confiadas decorrem predominantemente em áreas urbanas.

¹⁴ De acordo com o preâmbulo, “o pessoal com funções policiais da Polícia de Segurança Pública (PSP) constitui um corpo de pessoal policial, armado e uniformizado, que prossegue as atribuições previstas na Lei n.º 53/2007, de 31 de Agosto, que aprovou a respectiva orgânica, nomeadamente, nos domínios da segurança pública e da investigação criminal, sujeito a hierarquia de comando”.

¹⁵ Decorre do artigo, 3.º n.º 1, da lei orgânica da PSP.

2.3. A Guarda Nacional Republicana

A GNR surge definida no artigo 1.º da Lei n.º 63/2007, de 6 de Novembro (Lei de organização e funcionamento da GNR), como “uma força de segurança de natureza militar, constituída por militares organizados, num corpo especial de tropas e dotada de autonomia administrativa”. Os militares da GNR regem-se por um estatuto próprio: o Decreto-Lei n.º 297/2009, de 14 de Outubro. Atendendo às suas características e às missões que lhe são confiadas, “a GNR é uma verdadeira e própria polícia de segurança pública, integrada no sistema de segurança interna definido pela LSI” (Raposo, 2006: 57).

Ao abrigo do artigo 2.º do estatuto de pessoal da GNR, “Militar da Guarda é aquele que, satisfazendo as características da condição militar, ingressou nesta força de segurança e a ela se encontra vinculado com carácter de permanência ou nela presta serviço voluntariamente”.

Segundo o artigo 2.º da sua lei orgânica, a GNR, à semelhança da PSP, depende do membro do Governo responsável pela área da administração interna. Porém, em caso de estado de sítio ou estado de emergência, de acordo com as Leis de Defesa Nacional e das Forças Armadas, as forças da Guarda são colocadas na dependência operacional do Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, através do seu Comandante-geral.

No que concerne às suas atribuições e competências, estas surgem elencadas no artigo 3.º da respectiva lei orgânica. São em tudo semelhantes às atribuições da PSP; todavia, as missões que lhe são acreditadas destinam-se fundamentalmente às zonas rurais.

Na lei de organização e funcionamento da Guarda encontram-se previstas algumas atribuições de cariz específico, designadamente as consignadas no n.º 2. do artigo 3.º, a saber: fiscalizar prevenir e investigar delitos ambientais, fiscalização rodoviária fora das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, prevenir e investigar infracções tributárias, fiscais e aduaneiras, colaborar na prestação de honras de Estado, missões de protecção civil e ainda vigilância, patrulhamento e interacção terrestre e marítima, em toda a costa e mar territorial, bem como articular com a Autoridade Marítima Nacional outras missões de fiscalização de pescas e cultura das espécies marítimas.

A actual lei orgânica da GNR veio criar várias novas unidades especializadas, entre elas a Unidade de Controlo Costeiro. De acordo com o artigo 40.º, a Unidade de Controlo Costeiro “é uma unidade especializada responsável pelo cumprimento da missão da Guarda em toda a extensão da costa e no mar territorial, com competências específicas de vigilância, patrulhamento e intercepção terrestre ou marítima em toda a costa e mar

territorial”. O comandante da UCC tem o posto de major-general ou, pode ser nomeado para o cargo um oficial de marinha, com o posto de contra-almirante.

Ao abrigo do artigo 51.º, as atribuições desta força de segurança em matéria de vigilância e protecção de estruturas portuárias não prejudicam o exercício das funções da Autoridade Marítima, que será tratada se seguida em local próprio. A articulação da actividade da Guarda e da Autoridade Marítima Nacional é objecto de decreto regulamentar de acordo com o artigo 53.º, n.º 2, do diploma orgânico da primeira (cfr. Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de Dezembro).

2.4. A Autoridade Marítima Nacional – A Polícia Marítima

O Sistema da Autoridade Marítima, bem como a Autoridade Marítima Nacional, foram criadas pelo Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março. Porém, já anteriormente a Autoridade Marítima “assumiu uma ligação umbilical com as populações ribeirinhas e as actividades mercantis e comerciais que se desenvolviam nos espaços costeiros portugueses [...] [cujo objectivo primordial, desde o sítio do século XIX] era a presença da autoridade do Estado nas costas e nos portos e o apoio às populações” (Alves, 2006: 17).

À medida que as actividades marítimas se foram desenvolvendo e surgiu a necessidade de montar bases logísticas em terra para a prossecução e expansão dos negócios, nasce a compreensão de que a autoridade executada em espaços marítimos teria de se prolongar em terra nos espaços contínuos às actividades marítimas (Alves, 2006: 18). Segundo Luís Alves, os textos legais, desde os primeiros aos actuais (2002) retratam que a Capitania do Porto se constituiu fundamentalmente numa estrutura com três missões fulcrais: segurança (de bens e pessoas), serviço de repartição e conservatória e serviços de polícia.

Ao abrigo do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, o SAM é “o quadro institucional formado pelas entidades, órgãos ou serviços de nível central, regional ou local que, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais, exercem poderes de autoridade marítima”. Na mesma direcção, o artigo 3.º estatui que por autoridade marítima se compreende “o poder público a exercer nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, traduzindo na execução dos actos do Estado, de procedimentos administrativos e de registo marítimo, que contribuam para a segurança da navegação, bem como no exercício de fiscalização e de polícia, tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis nos espaços marítimos sob jurisdição nacional”.

De acordo com o artigo 7.º, exercem poder de autoridade marítima no quadro do SAM as seguintes entidades: a Autoridade Marítima Nacional; a Polícia Marítima; a Guarda Nacional Republicana; a Polícia de Segurança Pública; a Polícia Judiciária; o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras; a Inspeção-Geral das Pescas; o Instituto da Água; o Instituto Marítimo-Portuário; as Autoridades portuárias e a Direcção-Geral da Saúde.

No quadro das atribuições do SAM (artigo 6.º), avulta o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob jurisdição nacional; mas a lei estabelece outras, de natureza administrativa, de protecção civil e ainda de polícia judiciária, como é o caso das alíneas k), l) e m), que apontam a prevenção e a repressão da criminalidade, a repressão e prevenção da imigração clandestina e a segurança da faixa costeira, no domínio público marítimo e das fronteiras marítimas e fluviais, quando aplicável.

Coube ao Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março, definir, no âmbito do SAM, a estrutura, organização, funcionamento e competências da Autoridade Marítima Nacional. A estrutura AMN compreende, de acordo com o artigo 3.º, para além dos órgãos consultivos, uma verdadeira polícia administrativa geral ou de segurança pública, ainda que com funções específicas em função do território onde desenvolve a sua actividade: a Polícia Marítima. No artigo 15.º do presente decreto-lei, esta é definida como “uma força policial armada e uniformizada, dotada de competência especializada nas áreas e matérias legalmente atribuídas ao SAM e composta por militares da Marinha e agentes militarizados”.

Esta força de segurança possui um estatuto de pessoal próprio, publicado em anexo ao Decreto-Lei 248/95, de 21 de Setembro. Ao abrigo do artigo 2.º, compete à Polícia Marítima “garantir e fiscalizar o cumprimento da lei nas áreas de jurisdição do sistema de autoridade marítima, com vista, nomeadamente, a preservar a regularidade das actividades marítimas e a segurança e os direitos dos cidadãos”.

De acordo com o n.º 4 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, os órgãos de comando da PM são autoridades de polícia administrativa. Por sua vez, no que concerne à lei penal, ao abrigo do artigo 2.º n.º 2 do estatuto de pessoal, “o pessoal da PM é considerado órgão de polícia criminal para efeitos de aplicação da legislação processual penal, sendo os inspectores, subinspectores e chefes considerados, no âmbito das suas competências, autoridades de polícia criminal”.

Face ao exposto, deparam-se-nos, pois, três forças de segurança com funções de segurança pública nas zonas balneares. Mas o quadro ainda não está completo.

2.5. As Polícias Municipais

Na verdade, também as polícias municipais podem assumir um papel relevante em matéria de policiaimento nas zonas balneares.

De acordo com a Lei n.º 19/2004, de 20 de Maio, no seu artigo 1.º, n.º 1, “as polícias municipais são serviços municipais especialmente vocacionados para o exercício de funções de polícia administrativa”. A polícia constitui uma atribuição dos municípios ao abrigo do artigo 13.º, n.º 1, alínea p), da Lei n.º 159/99, de 14 de Setembro, diploma que estabelece o quadro de transferência de atribuições e competências para as autarquias locais. Aliás, no artigo 30.º do mesmo diploma, estabelece-se que “os órgãos municipais podem criar polícias municipais nos termos e com intervenção nos domínios a definir por diploma próprio”.

As polícias municipais exercem funções de polícia administrativa nos respectivos municípios, essencialmente nos domínios da “fiscalização do cumprimento das normas regulamentares municipais; fiscalização do cumprimento das normas de âmbito nacional ou regional cuja competência de aplicação ou de fiscalização caiba ao município; [e] aplicação efectiva das decisões das autoridades municipais”, de acordo com o n.º 1 do artigo 2.º, da Lei n.º 19/2004.

Por sua vez, o n.º 2 do artigo 2.º desta lei consagra ainda outras funções destas polícias: designadamente, “as polícias municipais cooperam com as forças de segurança na manutenção da tranquilidade pública e protecção das comunidades locais” – como, aliás, a própria Constituição estabelece no n.º 3 do seu artigo 237.º. Deste modo, o artigo 3.º, n.º 2, preceitua que as polícias municipais têm funções de “vigilância de espaços públicos ou abertos ao público, designadamente de áreas circundantes a escolas, em coordenação com as forças de segurança”. Segundo Catarina Sarmento e Castro (2003: 257), esta cooperação é “realizada numa situação de paridade, sem que qualquer destas entidades [forças de segurança e polícias municipais] detenha qualquer poder de direcção que pudesse traduzir uma relação de hierarquia”. Ainda nesta senda, “a cooperação é uma relação administrativa entre dois entes públicos numa posição de igualdade, excluído a imperatividade ou a coacção [...], o que se procura é a harmonização de actuações” (Castro, 2003: 403).

As polícias municipais têm igualmente funções de “vigilância nos transportes urbanos locais, em coordenação com as forças de segurança”; funções de “intervenção em programas destinados à acção das polícias junto das escolas ou de grupos específicos de cidadãos”; a “guarda de edifícios e equipamentos públicos municipais, ou outros

temporariamente à sua responsabilidade”; e a “regulação e fiscalização do trânsito rodoviário e pedonal na área de jurisdição municipal” – tudo conforme decorre das várias alíneas do n.º 2 do artigo 3.º da Lei n.º 19/2004.

No entanto, “é vedado às polícias municipais o exercício de competências próprias de órgãos de polícia criminal”, conforme estatui o n.º 5 do artigo 3.º. Não obstante, e de acordo com o n.º 4, “os órgãos de polícia municipal que directamente verifiquem o cometimento de qualquer crime podem proceder à identificação e revista dos suspeitos no local do cometimento do ilícito, bem como à sua imediata condução à autoridade judiciária ou órgão de polícia criminal competente”, sendo estas verdadeiras medidas cautelares e de polícia previstas no Código de Processo Penal, com “futura relevância”, como estabelece o Parecer n.º 28/2008 emitido pelo Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral da República, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 155, 12 de Agosto de 2008. Ainda de acordo com o mesmo Parecer, estas medidas devem respeitar os princípios constitucionais da tipicidade e da proibição do excesso, e somente podem ser utilizadas no contexto do exercício das funções previstas no artigo 3.º.

De acordo com o artigo 5.º n.º 1, da mesma lei, “a competência territorial das polícias municipais coincide com a área do município”, e ao abrigo do n.º 2, os agentes de polícia municipal “não podem actuar fora do território do respectivo município, excepto em situações de flagrante delito ou em emergência de socorro, mediante solicitação da autoridade municipal competente”. A polícia municipal encontra-se, em cada município, na dependência hierárquica do presidente da câmara respectivo, de acordo com o artigo 6.º. Ao abrigo do artigo 15.º, “no exercício efectivo das suas funções, o pessoal das polícias municipais tem de apresentar-se devidamente uniformizado e pessoalmente identificado”, sendo que “quem faltar à obediência devida a ordem ou mandado legítimos que tenham sido regularmente comunicados e emanados do agente de polícia municipal será punido com a pena prevista para o crime de desobediência”, conforme determina o n.º 1 do artigo 14.º. Por seu turno, o n.º 2 habilita os agentes de polícia municipal a identificar infractores, obrigando estes a apresentar-lhes os documentos necessários às acções de fiscalização.

Segundo o artigo 15.º e 16.º, os agentes de polícia municipal estão autorizados a usar os meios coercivos previstos, incluindo arma de fogo, “na estrita medida das necessidades decorrentes do exercício das suas funções, da sua legítima defesa ou de terceiros”, conforme o n.º 1 do artigo 16.º. O artigo 19.º estatui que no n.º 1 que “os agentes das polícias municipais estão sujeitos ao regime geral dos funcionários da

administração local”, com as necessárias adaptações (como, por exemplo, um estatuto disciplinar próprio).

Para a criação de uma polícia municipal é necessária a observância das disposições do Decreto-Lei n.º 197/2008, de 7 de Outubro.

Face ao exposto precedentemente, sobretudo no que respeita a atribuições e competências das polícias municipais, verifica-se que estas têm um papel activo na segurança pública e na criação do sentimento de segurança no cidadão. A mais valia da criação das polícias municipais “deve residir nas condições privilegiadas de que dispõem para estabelecer uma relação de proximidade ao cidadão, e na articulação – policial interdisciplinar – de que devem ser testemunho” (Castro, 2003: 171). Concretamente, nas zonas balneares da Linha de Cascais, as Polícias Municipais de Oeiras e de Cascais desenvolvem um papel bastante activo em coordenação com as forças de segurança competentes na área, designadamente a PSP e a PM. Tal cooperação será analisada mais adiante.

2.6. Competência territorial

Ao abrigo das leis orgânicas da GNR (artigo 53.º, n.º 6) e da PSP (artigo 65.º, n.º 4), as áreas de responsabilidade, no caso de atribuições cometidas simultaneamente à GNR e à PSP, são definidas por portaria do ministro da tutela.

A reestruturação territorial das áreas de jurisdição da GNR e da PSP encontra-se consignada na Portaria n.º 340-A/2007 (2.ª série), de 30 de Março. Um dos objectivos desta reestruturação territorial é a eliminação de situações de descontinuidade dos dispositivos territoriais das forças de segurança, evitando do mesmo passo a sobreposição de meios de ambas as forças.

Posteriormente, e em matéria de trânsito, atendendo ao disposto da Resolução do Conselho de Ministros, n.º 44/2007, de 19 de Março, a Portaria n.º 778/2009, de 22 de Julho, reorganiza e define as áreas de responsabilidade da GNR e da PSP relativamente aos itinerários principais e complementares nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto. Pode, assim, firmar-se que, em regra, a GNR tem competência nas áreas rurais e a PSP, nas áreas urbanas (Dias, 2005: 26-28).

A área de jurisdição respeitante à Autoridade Marítima Nacional – e à Polícia Marítima, enquanto força de segurança que a integra – “abrange um espaço que se prolonga desde uma margem dominial em terra, vulgarmente conhecido como domínio

público marítimo, até ao limite exterior da zona económica exclusiva” (Alves, 2006: 20). A presente delimitação territorial decorre igualmente do artigo 4.º do Decreto-Lei 43/2002. Deste modo, cabe à PM vigiar, fiscalizar e policiar essa área, fundamentalmente em matéria de direito do mar, direito comercial marítimo, direito penal e contra-ordenacional (Alves, 2006: 20).

Relativamente à competência em terra, “a margem das águas do mar, bem como a das águas navegáveis ou flutuáveis sujeita à jurisdição das autoridades marítimas tem a largura de 50 metros, tal como preceitua o n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei 468/71 [...] [é com base neste normativo legal] que a Autoridade Marítima, e a PM, exercem todas as suas competências em terra” (Alves, 2006: 22). Ora, o mesmo artigo preceitua, no seu n.º 3, no caso das águas navegáveis ou flutuáveis, que não as marítimas, seja considerada margem a extensão de 30 metros. Por seu turno, as águas não navegáveis detêm uma margem com a dimensão de 10 metros, pelo que, no âmbito das suas atribuições, a Autoridade Marítima e a PM têm igualmente competência, nestas zonas.

De acordo com o n.º 5, “quando tiver natureza de praia em extensão superior à estabelecida nos números anteriores, a margem estende-se até onde o terreno apresentar tal natureza” – de modo que a PM tem igualmente competência territorial nessa extensão adicional. De referir que a largura da margem é contada a partir da linha do leito.

2.7. O modelo de policiamento de proximidade

Depois de analisadas as três forças de segurança com competência nas zonas balneares, bem como as polícias municipais, cumpre neste momento explicar a forma ou o modo de policiamento.

Esta temática tem sido particularmente discutida na última década, sendo o modelo de policiamento de proximidade aquele que se apresenta com maior relevância nas discussões acerca dos modelos emergentes. De seguida será analisada a opinião da doutrina sobre o policiamento de proximidade, que foi acolhido na Directiva Estratégica n.º 10/2006 da Direcção Nacional da PSP, na qual se define, precisamente, o Programa Integrado de Policiamento de Proximidade.

Face aos novos desafios sociais, a segurança “passou a fazer parte das primeiras preocupações dos cidadãos e integrou, por força, nomeadamente, da sua forte componente mediática as agendas políticas dos governos” (Oliveira, 2006: 68). A segurança surge como tema recorrente nos discursos políticos e nos órgãos de comunicação social, é uma

temática fortemente comentada e opinada pelos cidadãos. Daí a necessidade de adequar e repensar a actuação policial. “Tradicionalmente, a segurança tem sido assegurada, essencialmente, através de um policiamento reactivo, entendido este como policiamento que se limitava, essencialmente, a reprimir da lei, e pouco mais” (Clemente, 2000: VI). Contudo, o modelo de policiamento tradicional “tem sido sucessivamente criticado pela sua incapacidade de prevenir e combater a criminalidade de forma eficaz” (Fernandes, 2005: 348). Hoje, sabe-se que a tática policial de reacção rápida às solicitações “não reduz a criminalidade, nem aumenta a probabilidade de detenção de um infractor” (Fernandes, 2005: 349), pelo que se reconhece “a necessidade de adequar as táticas às necessidades da comunidade, de ter uma abordagem situacional aos problemas de segurança” (Fernandes, 2005: 332).

Considera-se, assim, necessário equacionar um novo conceito de segurança, no qual se propõem a “implementação de novas políticas e práticas de segurança, nomeadamente, através do estabelecimento de parcerias entre o Estado e a sociedade civil e a contratualização entre o Estado central e os poderes locais” (Oliveira, 2006: 69). Emergem deste modo “modelos [de policiamento] proximais que privilegiam uma intervenção de proximidade, de natureza preventiva, assente numa atitude de aproximação e de comunicação com o cidadão ao nível individual e das suas estruturas associativas” (Oliveira, 2006: 68). Assoma neste contexto um novo modelo de policiamento – policiamento de proximidade. Este, em Portugal, “tem sido um conceito recorrentemente utilizado no discurso público, mas persiste a sua falta de incorporação efectiva nas políticas públicas de segurança” (Elias, 2009: 756).

Com a adopção deste novo conceito de policiamento, pretende-se que “a polícia sirva à comunidade, aprenda com ela e seja responsável por ela” (Jerome e Bayley, 2002: 225). Em contraponto ao policiamento tradicional, o policiamento de proximidade tende a ser “mais visível e eficiente, procurando-se melhorar o nível de qualidade de vida do cidadão e melhorar, por conseguinte, a aceitação das Forças de Segurança em cada comunidade local” (Clemente, 2000: VI). Este modelo constitui uma alternativa de policiamento, “dado que, a crise do paradigma repressivo é latente”(Oliveira, 2006: 79).

Os modelos de policiamento são, hoje em dia, “cada vez mais híbridos” (Gomes, 2001: 1), fruto das experiências adquiridas e até mesmo tomadas de países com matrizes

culturais semelhantes às nossas. O modelo de polícia napoleónico¹⁶, como é o português, tem um estilo de policiamento essencialmente reactivo, visa essencialmente aplicar a lei, manter e repor a ordem (Gomes, 2001:1). Por seu turno, “os modelos de policiamento descentralizados têm uma preocupação acrescida com o cidadão, têm uma filosofia de serviço ao cidadão, estão virados primordialmente para a resolução dos problemas dos cidadãos” (Gomes, 2001: 1). Surge assim “o novo paradigma que exprime a forma como se devem processar as relações entre o aparelho administrativo e o exterior, isto é, com os cidadãos” (Oliveira, 2006: 85).

Com a evolução da sociedade é equacionado um novo conceito de segurança, que privilegia a eficácia da actuação policial. Segundo Fernandes (2005: 356), “os modelos de policiamento que recorrem a tácticas que apliquem os recursos de forma dirigida têm maior impacto na redução da criminalidade. Aliás, a aplicação de modelos híbridos, no sentido de associação e combinação de diversas tácticas, são os que apresentam melhores resultados na redução da criminalidade e do sentimento de insegurança”. Com os novos desafios sociais da sociedade moderna, as polícias sentem-se obrigadas a aplicar “métodos novos e novas formas de apresentar e resolver problemas locais de segurança”(Clemente, 2000: VII). Entende-se que “só através da inovação, pode a polícia enfrentar com sucesso os múltiplos problemas que se lhe colocam, e só de uma forma inovadora e apoiada na ciência pode contribuir para criar as condições necessárias ao exercício de uma cidadania responsável com qualidade de vida.” (Fernandes, 2005: 356).

Nos nossos dias, considera-se incorrecto actuar indiferenciada ou indiscriminadamente. As polícias tendem a adequar dirigir e especificar as suas acções. É genericamente aceite que a prevenção do crime deve focalizar as necessidades das comunidades em particular, deve ser adequada e não genérica (Jerome e Bayley, 2002: 226). Esta é uma das preocupações do policiamento de proximidade, pois este “visa uma protecção mais direccionada ao cidadão, envolvendo-o também no processo de segurança” (Clemente, 2000: VII). Susana Durão partilha igualmente desta ideia, diz que o policiamento mais próximo e preventivo deve ser “baseado em projectos locais de actuação, e não em grandes e homogéneas políticas de intervenção, é de difícil mensurabilidade e, como tal, seria difícil comprovar a sua eficácia para o governo da segurança” (Durão, 2010: 114). A avaliação e o comprovar da eficácia é hoje um ponto assente e considerado de capital importância. A preocupação de prestar um bom serviço ao

¹⁶ Modelo de polícia diz respeito à forma de organização das polícias, ao passo que modelo de policiamento refere-se à forma de policiamento.

cidadão constitui hoje uma prioridade para as polícias – e, nomeadamente, para a Polícia de Segurança Pública. Este é um ponto fundamental para a justificação deste trabalho, pois considera-se necessário adequar o policiamento às especificidades das zonas balneares, em geral, e das aqui especificamente enunciadas, em particular.

A polícia de hoje não se apresenta como estritamente garantística. Considera-se, na verdade, que existe um “alargamento do mandato da Polícia, a qual, para além de aplicar a lei, procura intervir para se obter a melhoria dos padrões de vida das pessoas; a resolução dos problemas de forma proactiva, imediata e no longo prazo, procurando identificar e tratar as causas subjacentes” (Elias, 2009: 755). Estes objectivos da actuação policial tendem a ser cumpridos através dum recurso a um policiamento mais próximo, que “tem necessariamente de passar pela confiança, diálogo e tempo – o que implica mudanças que são ao mesmo tempo organizacionais e propriamente policiais” (Durão, 2010: 113). Entende-se que a polícia de hoje “deve se envolver em situações não relacionadas com a lei para proporcionar uma prevenção de crimes mais eficaz” (Bayley, 2002: 236), deve ter em linha de conta melhorar a qualidade de vida dos cidadãos.

Para que seja possível esta mudança de paradigma na actuação policial é necessário concretizar uma “aposta na formação dos agentes policiais para as questões de prevenção situacional, de modo a que estes identifiquem as incivildades e problemas que possam ter um impacto negativo no sentimento de segurança dos cidadãos ou da criminalidade real” (Elias, 2009: 762). Reconhece-se que “polícias mais próximos dos cidadãos permitem algum controlo indirecto e social dos limites eventualmente menos respeitados pela acção policial e elevação dos níveis de satisfação com os serviços policiais” (Durão, 2010: 114). O facto dos elementos policiais serem vistos e reconhecidos no meio urbano contribui para uma “verdadeira socialização dos polícias em espaços urbanos e de cidadania que deixam de ser olhados por estes como estranhos e distantes” (Durão, 2010: 115), sendo antes encarados como pertences da comunidade.

Num passado recente, praticamente a maioria das patrulhas apeadas foi substituída por patrulhas auto, os chamados carros-patrulha. O policiamento de proximidade implica um retrocesso neste campo, pois “a patrulha a pé adapta-se mais facilmente aos acontecimentos da rua e, assim, pode evitar o crime antes que ela ocorra” (Jerome e Bayley, 2002: 229). Porém, importa salientar que a patrulha, ainda que apeada, mas aleatória, não dá cumprimento às necessidades do policiamento de proximidade. Segundo Bastos Leitão (2001: 6), “a ideia subjacente à aleatoriedade é a criação da sensação de omnipresença, [... mas] também cria nos nosso destinatários, os cidadãos, a incerteza

quanto a presença policial. Tal incerteza é fundada no desconhecimento que a comunidade tem do seu polícia não sabendo a quem se dirigir em caso de necessidade ou de emergência”. Esta filosofia é, por vezes, de difícil interpretação e gera controvérsia, pois “para muitos polícias não há diferença entre estar à vista de todos e estar próximo dos cidadãos” (Durão, 2010: 115).

Um novo modelo de policiamento encontra sempre resistência nas instituições, chegando mesmo a dizer-se que “é difícil imaginar uma [organização] mais resistente [à mudança] do que a polícia. Não é fácil transformar cavaleiros azuis em organizadores da comunidade” (Jerome e Bayley, 2002: 223). Esta resistência interna à mudança constitui um “motivo que torna difícil para os departamentos de polícia introduzirem em toda a sua organização um conceito de policiamento que contemple a prevenção do crime com o envolvimento da comunidade” (Jerome e Bayley, 2002: 224), levando a que sejam somente aplicados em projectos-piloto, em locais onde os comandos tenham mais sensibilidade para estas matérias.

Outro facto que corrobora com a dificuldade de aplicação do modelo deve-se à “escassez de directrizes estratégicas neste âmbito, [o que tem] deixado campo livre ao nível das forças de segurança para a adopção de projectos pouco sustentados e/ou sustentáveis, demasiado centrados nos comandantes policiais locais e, muitas vezes, dependentes do apoio material de entidades externas (autarquias locais ou outras)” (Elias, 2009: 756). Para que toda a PSP esteja a trabalhar segundo o mesmo modelo, como seria desejável, impõem-se “a curto prazo, uma alteração de algumas estruturas internas das organizações, mudanças na comunicação e nos comportamentos, um maior envolvimento nas lideranças, a definição de indicadores de resultado e respectiva avaliação” (Elias, 2009: 758).

Em grande parte dos departamentos policiais, “a proximidade restringe-se a programas que existem, os seus horários (diurnos) têm fraco reconhecimento na organização e não está perfeitamente coordenada com as restantes actividades da patrulha” (Durão, 2010: 117), pelo que se considera estar ainda numa fase embrionária do projecto, muito trabalho havendo ainda para fazer. Outro aspecto que pode constituir um entrave à aplicação do modelo consiste no facto de alguns funcionários de polícia, nomeadamente comandantes, encararem que “pode ainda trazer mais horizontalidade à Polícia, pois os agentes desenvolvem competências concretas que desafiam a determinação estreita da hierarquia, estando operacionalmente menos dependentes dela” (Durão, 2010: 115).

Contudo, considera-se que este deve ser um factor a ser usado como motivador e não como entrave à evolução.

Não será de esperar que o policiamento de proximidade forneça uma solução definitiva, pois “não é uma panaceia para todos os problemas, nem mero marketing. Deverá constituir uma estratégia subjacente a toda a intervenção policial e potencializar mudança, com o fim último de melhorar a qualidade do serviço prestado aos cidadãos, procurando mais e melhor cidadania” (Elias, 2009: 765-766). Com a aplicação deste novo modelo não se “afasta totalmente o modelo tradicional de policiamento, [...] aquele é complementado com novas técnicas e metodologias, [...] contribui para que o cidadão se sinta mais seguro e protegido e o agente policial mais útil e realizado” (Clemente, 2000: VII). Todavia, o equilíbrio entre o “modo de operação reactivo e o preventivo é talvez o maior problema de adopção de política que o policiamento actual enfrenta” (Jerome e Bayley, 2002: 230), existindo alguma dificuldade em compreender a complementaridade dos modelos.

No discurso actual são muitas vezes confundidos os conceitos de policiamento comunitário e de policiamento de proximidade. Ainda que ambos tenham o fim último de servir a comunidade, o “policiamento de proximidade distingue-se do policiamento de orientação comunitária de tradição anglo-saxónica. O eixo fundamental da diferença resulta do facto da proximidade ser oferecida da instituição para as populações, de dentro para fora, e não em sentido transversal” (Durão, 2010: 118). Os cidadãos são de facto chamados a intervir e considerados parte activa; no entanto, a iniciativa parte da polícia, é a esta que compete o ónus da segurança pública, ao passo que no policiamento comunitário a iniciativa parte dos cidadãos.

2.8. O policiamento orientado pelas informações e o policiamento orientado para o problema

Não raras vezes o policiamento orientado pelas informações (POI) surge apresentado como um modelo de policiamento; contudo, “trata-se de uma técnica conceptual com uma dimensão eminentemente instrumental, não se configurando como o produto final do policiamento, mas como um meio para ser atingida uma melhor eficiência e eficácia na acção policial” (Elias, 2009: 759).

Segundo Fernandes (2005: 331), “as informações de natureza policial ganham especial relevância em modelos de policiamento que aplicam tácticas direccionadas para

locais ou problemas específicos”, como é o caso do policiamento de proximidade, pelo que se entende que esta é mais uma técnica ao dispor deste modelo de policiamento. A validar esta opinião, Elias (2009: 758) escreve que “o POI encontra-se claramente alinhado com a nova governança da segurança”, não constituindo por si só um modelo.

Na prática, o policiamento orientado pelas informações consiste numa “ferramenta de gestão no processo de decisão recorrendo à análise sistemática de informação criminal, com vista a reduzir e prevenir o crime, procurando obter meios de prova de forma a orientar os recursos policiais e projectos de parceria” (Ratcliffe, 2003: 1-2), estando ao dispor dos comandos em prol do serviço público prestado pela polícia.

À semelhança do POI, o policiamento orientado para o problema (POP) é igualmente identificado, por uns, como um modelo de policiamento e, por outros, como uma técnica. Oliveira (2006: 127) refere que “os cidadãos desempenham um papel primordial na identificação dos seus problemas e na definição e implementação de respostas”, de modo que as parcerias sugeridas pelo modelo de policiamento de proximidades são fulcrais. Na continuação desta ideia, o POP “pretende identificar e diagnosticar os problemas e desenvolver soluções duráveis com vista a resolver definitivamente esses problemas” (Oliveira, 2006: 127), integrando-se nos objectos do policiamento de proximidade, ou seja, resolver problemas atendendo à melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.

Segundo Goldstein (1990: 32), “no seu sentido mais lato, o policiamento orientado para o problema é um projecto tendo em vista a melhoria do policiamento, em que a acentuada prioridade dirigida a problemas substanciais modela o serviço policial, promovendo modificações no pessoal, na organização e nos procedimentos”. De acordo com estas palavras, o POP constitui uma técnica e não uma tática de policiamento, estando ao dispor das polícias, indo de encontro dos objectivos do policiamento de proximidade. De acordo com Oliveira (2006, 128), o POP permite que se passe de “uma simples intervenção reactiva e muitas vezes descontextualizada, [para uma] uma intervenção que vai às causas dos problemas, tentando evitar que o fenómeno criminal se repita”, respondendo às necessidades das populações, na prossecução do reforço do sentimento de segurança.

O policiamento de proximidade reveste múltiplas facetas, sendo um modelo em constante progresso. À sua disposição estão várias técnicas, nomeadamente o POI e o POP, que não constituem, assim, verdadeiros modelos alternativos, como é igualmente defendido por André Silva (2008: 20-25).

2.9. Conclusão capitular

Findo este capítulo, estão enunciadas as bases do sistema de segurança pública nos espaços balneares, bem como as forças de segurança que o integram. A PSP, a GNR e a PM têm natureza de polícia administrativa geral ou de ordem pública, sendo cada uma incumbida de missões específicas, que desenvolvem de acordo com as suas competências. Por seu turno, as Polícias Municipais podem ser chamadas a cooperar com estas forças de segurança nos espaços em apresso.

Cada força de segurança actua na sua área de competência territorial própria, sobre todas recaindo o dever de cooperação. Por vezes, no entanto, subsistem zonas de sobreposição.

Hoje em dia as polícias são cada vez mais evoluídas e a sua actuação alicerçada na ciência. O modelo tradicional de policiaimento é complementado pelo modelo de policiaimento de proximidade, onde sobressaem as parcerias sociais e a busca da melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, nomeadamente na criação e reforço do sentimento de segurança. A segurança é, assim, assunto de todos.

Capítulo 3 – A Linha de Cascais

Neste derradeiro capítulo procura-se traçar o real estado da segurança das zonas balneares da Linha de Cascais, bem como o que está a ser feito e poderá ser melhorado em matéria de policiamento. Para os fins do presente estudo, entendem-se como zonas balneares da Linha de Cascais as praias marítimas dos concelhos de Oeiras e Cascais.

De seguida será realizada uma muito sucinta caracterização dos municípios em questão, bem como das suas praias marítimas. Neste sentido, serão analisados dados estatísticos da criminalidade, bem como analisadas as entrevistas realizadas aos principais responsáveis pela segurança da Linha de Cascais.

3.1. Breve caracterização da Linha de Cascais

No que respeita à caracterização do concelho de Oeiras, nada melhor do que recorrer às ferramentas que os seus representantes elaboram. Na verdade, a Câmara Municipal produziu um importante relatório sob o título: “Oeiras, Factos e Números”. Este relatório encontra-se disponível no sítio da *internet* da Câmara Municipal¹⁷ e servir-nos-á aqui de apoio nas considerações subsequentes.

Segundo o referido relatório, o concelho de Oeiras é um dos 18 concelhos da Área Metropolitana de Lisboa, situado entre os concelhos de Lisboa, Amadora, Sinta e Cascais, com cerca de 1,6% da superfície, correspondente a 45,8 Km² e 6% da população da área metropolitana (censo 2001), e com uma extensão de costa de cerca de 10km (CMO, 2009: 9). Ao abrigo da Portaria n.º 342-A/2010, de 18 de Junho, apenas a praia da Torre do concelho de Oeiras surge identificada como praia marítima, nos termos previstos e clarificados anteriormente para o ano de 2010. O mesmo diploma estabeleceu a época balnear para esta praia de 15 de Maio a 30 de Setembro de 2010.

No entanto, existem outras zonas, que, pela sua natureza ou pela constante utilização por banhistas se podem considerar praias, a saber¹⁸: Caxias, Paço de Arcos e Santo Amaro. No total, a concelho de Oeiras dispõe, pois, de quatro praias marítimas.

Relativamente ao concelho de Cascais, e à semelhança de Oeiras, o mesmo integra-se na Área Metropolitana de Lisboa e situa-se entre os concelhos de Sintra e de Oeiras. O

¹⁷ http://www.cm-oeiras.pt/voeiras/Concelho/CaraMapEst/OeirasFactoseNumeros/Documents/factos_numeros.pdf.

¹⁸ Inclusivamente estas praias surgem nos roteiros turísticos, como por exemplo: <http://www.portugalvirtual.pt/cascais-estoril/pt/praias.html>.

concelho de Cascais têm uma área geográfica de cerca de 97,3 Km e em 2005 apresentava 178 985 habitantes, de acordo com a infopedia produzida pela Porto Editora¹⁹.

No que concerne às praias marítimas do concelho de Cascais, a Portaria n.º 342-A/2010, de 18 de Junho estabeleceu que para o ano de 2010 são consideradas praias marítimas as seguintes: Abano, Avenças, Azarujinha, Bafureira, Carcavelos, Crismina, Guinho, Moitas, Parede, Poça, São Pedro do Estoril e Tamariz. De acordo com o mesmo diploma, a época balnear foi definida para 2010 entre 15 de Maio e 15 de Setembro.

Como acontece com Oeiras, também em Cascais existem outras praias que, pela sua natureza, são utilizadas por banhistas e, como tal, são muito frequentadas no verão. São elas as praias da Conceição, Duquesa, Ribeira de Cascais, Rainha e Santa Marta²⁰, perfazendo, assim, um total de dezassete praias marítimas.

Ainda que estas praias não estejam legalmente qualificadas como tal, são, de facto, frequentadas por inúmeras pessoas, de modo que são tidas em linha de conta pelas autoridades quando se fala em segurança.

3.2. O método

Como referido, este capítulo pretende ser essencialmente prático. Neste sentido, foram realizadas, inicial e sucessivamente, entrevistas exploratórias a elementos policiais das Divisões de Oeiras e Cascais, de modo a “ajudar a construir a problemática de investigação” (Quivy e Campenhoudt, 2008: 69) e a definir o guião das entrevistas seguintes. Neste sentido, as entrevistas exploratórias têm o fito de “revelar determinados aspectos do fenómeno estudado” (Quivy e Campenhoudt, 2008: 69), pelo que serviram para alinhar o trilho da investigação subsequente.

Porque as entrevistas permitem ao investigador colher “informações e elementos de reflexão muito ricos e matizados” (Quivy e Campenhoudt, 2008: 192), consumou-se esta técnica de investigação em seis entrevistas feitas aos principais responsáveis pela segurança nas zonas balneares da Linha de Cascais, concretamente, das praias marítimas. A escolha dos entrevistados não foi feita ao acaso, “mas em função de características específicas que o investigador quer pesquisar” (Guerra, 2006: 43); daí a escolha dos principais responsáveis pela segurança e ordem públicas na zona constatada. Construiu-se

¹⁹ As informações explanadas podem ser consultadas no seguinte local: [http://www.infopedia.pt/\\$cascais](http://www.infopedia.pt/$cascais).

²⁰ A Câmara Municipal de Cascais disponibiliza no seu sítio da *internet* uma listagem das praias do seu concelho: <http://www.cm-cascais.pt/Cascais/Visitar/PraiasCascais/>.

um único guião comum aos seis entrevistados. No que se refere à estrutura, teve-se em conta “começar por aspectos de carácter geral” (Santo, 2010: 30), dando lugar ao seu desdobramento.

A entrevista, enquanto método qualitativo de análise intensiva e de profundidade, obtém préstimo pela qualidade, visto que as respostas de cada entrevistado valem por si próprias, não sendo representativas de outros indivíduos ou comunidades (Santo, 2010: 31). A duração das entrevistas realizadas oscilou entre os vinte e os quarenta minutos. De modo a garantir a uniformidade, para além de ter sido usado sempre o mesmo guião, todas as entrevistas obedeceram ao mesmo protocolo. Assim, primeiramente foram agendadas as entrevistas, por via telefónica, umas, e presencialmente, outras. Antes de cada entrevista foi apresentado o tema ao entrevistado e solicitada autorização para gravar a entrevista. Posteriormente, as entrevistas foram transcritas na íntegra e foi efectuada a revisão do texto. De referir que todos os passos foram realizados por uma só pessoa, incluindo a entrevista, pois considera-se o “papel do entrevistador essencial como um dos garantes da fidelidade dos resultados” (Santo, 2010: 34), de forma a respeitar o tratamento igualitário do objecto.

Existiu, porém, uma entrevista que foi agendada de forma diferente: trata-se da realizada ao Subchefe Grilo, da Polícia Marítima. Inicialmente contactou-se o comando da Capitania do Porto de Lisboa, que acumula com o comando da Capitania do Porto de Cascais²¹. O Comandante Mónica de Oliveira, 2.º Comandante da Capitania, indicou para o efeito o Subchefe Grilo – o que vale por dizer que, neste caso, a escolha do entrevistado não dependeu directamente do autor.

De referir que a entrevista realizada constitui uma entrevista semidirectiva “no sentido em que não é inteiramente aberta nem encaminhada por um grande número de perguntas precisas” (Quivy e Campenhoudt, 2008: 192), pelo que nem sempre a ordem das questões foi respeitada, tendo estas sido introduzidas conforme o fluir do discurso do entrevistado. Foram respeitadas as regras que ditam que o entrevistador não deve condicionar ou influenciar o entrevistado. Para que o entrevistado se sinta o mais confortável e à vontade possível nas respostas, todas as entrevistas foram realizadas nos locais de trabalho dos entrevistados.

Assim, foram entrevistados: o Subintendente Miguel Coelho, Comandante da Divisão Policial de Oeiras; o Subintendente Rafael Marques, Comandante da Divisão

²¹Para mais esclarecimentos consultar: <http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/Pages/Home.aspx>.

Policial de Cascais; o Subintendente Filipe Palhau, Director do Departamento de Polícia Municipal e Protecção Civil de Oeiras; o Subintendente Domingos Antunes, Director do Departamento de Polícia Municipal de Cascais; o Comissário Ribeiro, Comandante da Divisão de Segurança a Transportes Públicos do Cometlis; e, por fim o Subchefe Grilo, Adjunto do Comando da Polícia Marítima de Cascais e Chefe da Área de Fiscalização.

Seguidamente analisar-se-ão os principais temas das entrevistas, de modo a patentear o estado da segurança nas zonas balneares da Linha de Cascais.

Como se referiu inicialmente, neste último capítulo pretende-se essencialmente traçar uma abordagem prática e actual da Linha de Cascais. Para o efeito, solicitou-se ao Comando Metropolitano de Lisboa autorização para recolher os dados estatísticos da criminalidade na Linha de Cascais (Anexo 1). No presente capítulo analisar-se-ão os respectivos dados, colhidos junto do Núcleo de Operações do Cometlis.

Quando se conveio na recolha dos dados da criminalidade junto do Núcleo de Operações, pretendia-se circunscrever a análise à zona das praias marítimas dos concelhos de Oeiras e Cascais e em seu redor. No entanto, o Núcleo de Operações do Cometlis informou que apenas conseguia processar os dados estatísticos por unidades policiais, o que fez com que a pretendida georeferenciação se tenha desmoronado. No entanto, e apesar desta limitação, foi possível, ainda assim, levar por diante a análise. Neste sentido, foram fornecidos para a elaboração da presente dissertação os dados relativos à criminalidade registada nas Divisões Policiais de Oeiras e de Cascais e da Esquadra da DSTP, que faz a segurança à linha do comboio de Cascais – 3.^a Esquadra CP Oeiras. O período de tempo em análise corresponde aos anos de 2004 a 2009 inclusive, perfazendo um total de seis anos de análise.

Como os dados da criminalidade disponíveis são anuais, optou-se por pedir uma selecção dos crimes ocorridos apenas na época de Verão, onde tendencialmente as pessoas se deslocam com maior frequência para as zonas balneares. Foram, assim, escolhidos quatro meses: Junho, Julho, Agosto e Setembro. A análise realizada surgirá seccionada quer por anos, quer pelo indicado período de quatro meses. Procurou-se relacionar os dados estatísticos com a opinião dos entrevistados, de tudo retirando as devidas conclusões.

3.3. O estado da segurança

É opinião unânime dos entrevistados que o estado da segurança nas zonas balneares da Linha de Cascais é bom. Alguns, como por exemplo o entrevistado Subintendente Filipe Palhau (Anexo 6: Q1), afirmam mesmo peremptoriamente que é muito boa ou até mesmo excelente. Ainda assim, na opinião dos entrevistados, é reconhecido que a segurança tem vindo a melhorar, mas que ainda há muito trabalho a desenvolver. Na opinião do Subchefe Grilo (Anexo 5: Q1), o estado da segurança tem vindo a melhorar de ano para ano, fruto da evolução da coordenação entre as três forças envolvidas, nomeadamente a PSP, a Polícia Marítima e a Polícia Municipal.

Ainda no aspecto da segurança, o Subintendente Filipe Palhau, na sua entrevista, alertou para as “várias dimensões da segurança” (Anexo 6: Q1). Na sua perspectiva, devido às características particulares das zonas balneares, não faz sentido separar as várias acepções de segurança. No seu entender, relativamente às zonas balneares deve-se equacionar um conceito de segurança abrangente, relacionar a questão da segurança e ordem públicas com a protecção civil (Anexo 6: Q1). Na mesma linha de pensamento, o mesmo entrevistado sublinha que “a segurança não pode ser tratada por um único actor da segurança” (Anexo 6: Q1), deve sim ser uma preocupação conjunta de todas as entidades. Refere ainda que no concelho de Oeiras a questão da segurança nas zonas balneares é vista como um todo e que é assegurada pela interacção de diversas forças e serviços, nomeadamente a PSP, a Polícia Marítima, a Polícia Municipal, a Protecção Civil, os Bombeiros e ainda outros serviços da Câmara Municipal (ao nível, por exemplo, da limpeza e manutenção) (Anexo 6: Q1).

Como já foi anteriormente analisado, a insegurança gera ansiedade nos cidadãos. Através das entrevistas realizadas procurou-se compreender de que forma a insegurança nas zonas balneares afecta os seus utilizadores. Na opinião geral, apesar de não haver graves problemas de insegurança na Linha de Cascais, quando existe algum incidente nota-se uma diminuição da afluência dos banhistas. O Subintendente Miguel Coelho afirma que “a insegurança influencia muito” (Anexo 3: Q1), em virtude de o objectivo das pessoas quando se dirigem para uma zona balnear é passar momentos agradáveis de lazer, e não ser importunado (Anexo 3: Q1).

Segundo a opinião do Subintendente Domingos Antunes, “há sempre uma relação directa entre fenómenos criminais e depois a procura deste tipo de território” (Anexo 4: Q1). Neste sentido, refere que, quando ocorre algum incidente desagradável numa praia, é

notório nos dias que se seguem um decréscimo da utilização dessa mesma praia (Anexo 4: Q1). Também o Subchefe Grilo sublinhou que, quando ocorrem situações de desordem, as pessoas dispersam e deixam de frequentar as praias nos dias seguintes (Anexo 5: Q1).

3.4. Fontes de insegurança

Neste ponto procura-se analisar os principais factores que influem a segurança nas zonas balneares, bem como quem são os principais fautores. O Subintendente Rafael Marques aponta o aumento da população e a grande proximidade das estações de comboio em relação às praias como os principais factores de insegurança, constituindo, por isso, as principais preocupações das forças de segurança (Anexo 7: Q2). Perfilhando esta opinião, o Subchefe Grilo sublinha que “as praias que têm estações de caminhos de ferro mais próximas são aquelas que causam mais problemas”, sendo também relevante o tamanho das praias, pois numa praia grande, com vários pontos de acesso e de fuga, há mais probabilidade de ocorrerem problemas de ordem pública (Anexo 5: Q2).

O Subintendente Filipe Palhau afirma que “no caso concreto das praias há um aumento de pessoas, logo aumenta a probabilidade da existência de conflitos” (Anexo 6: Q1). Ainda quanto aos factores de insegurança, refere o facto de haver pessoas de várias gerações, o facto de todas acederem à praia sem controlo prévio e o tipo de actividades que se desenvolvem nestas áreas (Anexo 6: Q1). Acrescenta ainda que as infra-estruturas, os serviços e os parques de estacionamento, aliados à falta de policiamento e vigilância, são igualmente aspectos a tomar em consideração (Anexo 6: Q1).

Ainda na opinião do mesmo entrevistado, alguns dos conflitos registados nas zonas balneares do concelho de Oeiras tiveram origem nas actividades que estavam a ser praticadas por jovens (designadamente, jogo de bola ou simulação de luta corpo-a-corpo). Essas actividades incomodam os restantes utilizadores das zonas balneares e, por sua vez, são geradoras de conflito (Anexo 6: Q2). O aumento exponencial do número de viaturas que acedem às zonas balneares é igualmente considerado pelo Subintendente Miguel Coelho um factor de grande peso no planeamento do policiamento, devido ao aumento significativo de furtos de interior de veículos que se regista no período e zonas balneares (Anexo 3: Q2).

O Comissário Ribeiro refere que os autores dos ilícitos na linha do comboio de Cascais são jovens em grupos, mais ou menos numerosos, podendo chegar à dezena (Anexo 2: Q2). O Subchefe Grilo refere que a sua experiência lhe diz que a grande maioria

dos autores de ilícitos ou incivildades nas praias da Linha de Cascais são menores de idade. Estes vêm em grupo nos transportes públicos e formam depois grupos de dimensões mais elevadas (cerca de trinta a quarenta elementos) (Anexo 5: Q2). O Subintendente Rafael Marques dá nota, justificando, de que, devido ao facto de estarem relativamente próximos e da facilidade de acesso através dos transportes públicos, os principais prevaricadores “são indivíduos das zonas urbanas sensíveis da área metropolitana da Lisboa” (Anexo 7: Q2). Mencionando a opinião do Subintendente Domingos Antunes, as pessoas que são identificadas como prevaricadoras nas zonas balneares “coincidem com pessoas de fora do território” (Anexo 4: Q2). Este entrevistado avança com uma possível explicação para o fenómeno – ainda que empírica e, portanto, não comprovada cientificamente: nas suas palavras, esta questão prende-se com o facto das pessoas se deslocarem para uma zona de anonimato, onde é difícil serem identificadas. É compreensível que a pessoa cometa o ilícito fora dum sítio onde é conhecido, em detrimento da sua área de residência (Anexo 4: Q2).

O Subintendente Miguel Coelho vem ao encontro da opinião dos entrevistados já referidos anteriormente. Afirma que a maioria das pessoas são oriundas dos concelhos de Sintra e Amadora (Anexo 3: Q2). Referindo uma vez mais a importância dos transportes públicos nesta matéria, explica que estas pessoas chegam às zonas balneares da Linha de Cascais deslocando-se de comboio na Linha de Sintra e fazendo o transbordo para a Carreira 750 da CARRIS na Estação de Benfica. Chegados a Algés, fazem novamente o transbordo para a linha do comboio de Cascais – e rapidamente, estão em qualquer praia (Anexo 3: Q2).

3.5. A resposta das autoridades

Como foi referido no ponto anterior, os transportes públicos constituem um dos principais alvos de actuação operacional das autoridades policiais. Neste sentido, e segundo o comandante da DSTP, Comissário Ribeiro, durante o período de maior afluência às praias, o policiamento é dirigido para as zonas de maior concentração de passageiros, especialmente para o trajecto indicado anteriormente (linha de comboio de Sintra, Carreira 750 e linha de comboio de Cascais), no sentido de monitorizar os passageiros potencialmente problemáticos (Anexo 2: Q3). Na mesma orientação se desenvolve a actuação da PSP de Oeiras, conforme explica o Comandante de Divisão, Subintendente Miguel Coelho na entrevista que se dignou conceder para o presente estudo. Com efeito, a

PSP de Oeiras anualmente produz uma directiva operacional cujo assunto é a segurança às praias, acessos e transportes no período balnear (Anexo 3: Q3).

Na prática, a Divisão Policial de Oeiras realiza várias operações no sentido de regular o acesso a linha de comboio de Cascais. Para o efeito, executa a fiscalização da carreira 750 juntamente com os fiscais da CARRIS, incidindo nos passageiros que não são portadores de bilhete válido (Anexo 3: Q3). Sublinha o Subintendente Miguel Coelho que esta é uma forma de “controlar os problemas a montante e assim evitar que eles a jusante se instalem” (Anexo 3: Q3). Paralelamente a estas acções de controlo e fiscalização, o policiaimento é reforçado quer nas zonas balneares, quer nos cais de transbordo de passageiros através de Equipas de Intervenção Rápida posicionadas no Largo D. Manuel I, junto à estação de Algés e na zona de Santo Amaro de Oeiras (Anexo 3: Q4).

No que respeita ainda às zonas balneares da Linha de Cascais pertencentes ao concelho de Oeiras, é promovida anualmente, através do Departamento de Polícia Municipal e Protecção Civil da Câmara Municipal de Oeiras, uma reunião com os vários actores da segurança (Anexo 6: Q3). Neste sentido, é pedido ao diversos intervenientes que “atendendo às suas atribuições e competências, façam o levantamento dos riscos” (Anexo 6: Q3). Segundo os entrevistados que tomam parte nesta reunião preparatória, enquanto representantes das unidades que comandam – o Subintendente Filipe Palhau, Subintendente Miguel Coelho e Comissário Ribeiro –, a reunião visa conceber um plano estratégico de policiaimento e vigilância das zonas balneares (Anexo 2; Anexo 3; Anexo 6). Fazem ainda parte desta reunião as Divisões Policiais da Amadora e 3.^a Divisão do Cometlis, Polícia Marítima, Departamento de Ambiente e Equipamento da Câmara Municipal de Oeiras, CARRIS, Protecção Civil, representantes das concessionárias e outros, que não foram especificados (Anexo 2, 3 e 6).

A partir desta reunião preparatória, são definidos os objectivos e responsabilidades de cada força presente. Assim, a PSP de Oeiras, para além do reforço já enunciado e da monitorização dos transportes públicos, coloca um posto móvel durante o período diurno próximo da praia de Santo Amaro de Oeiras, posto avançado que responde rapidamente às solicitações e avalia, em primeira linha, as ocorrências na área (Anexo 3: Q4). Por seu turno, a Polícia Municipal, numa perspectiva de cooperação com as forças de segurança, realiza um policiaimento descontínuo ao longo de todo o passeio marítimo, com o recurso a ciclo-patrolhas. Conforme evidenciado pelo Subintendente Filipe Palhau, a vigilância é direccionada para a praia da Torre, por ser a praia onde ocorre a maioria dos autocarros escolares e pela proximidade da Polícia Municipal com os alunos (Anexo 6: Q3).

No caso do concelho de Cascais, a Polícia Municipal também actua de forma subsidiária e complementar às forças de segurança. Segundo o Subintendente Domingos Antunes, este serviço orienta o policiamento para os locais de aglomeração de massas, essencialmente no que diz respeito à libertação de corredores de acesso às praias e ao controlo do estacionamento nos passeios marítimos, garantindo visibilidade com vista a diminuir a probabilidade de ocorrência de algum conflito de ordem pública nestas zonas (Anexo 4:Q3).

Por seu turno, a Divisão de Policial de Cascais, segundo o comandante Rafael Marques, realiza “operações especiais de prevenção logo no início da época balnear e depois um policiamento de visibilidade” (Anexo 7:Q3) no restante período balnear. Esta Divisão mobiliza os elementos adstritos ao programa escola segura para a vigilância das praias, visto que a época balnear coincide com as férias escolares. As equipas de intervenção rápida fazem incidir o patrulhamento essencialmente entre a praia de Carcavelos e a vila de Cascais (Anexo 7:Q3). Esta Divisão Policial dispõe ainda de moto4, que permite um patrulhamento mais adequado à zona em questão. A Divisão de Cascais é ainda reforçada pelo Corpo de Intervenção da Unidade Especial de Polícia nas tardes dos fins de semana (Anexo 7:Q3). À semelhança de Oeiras, Cascais também realiza uma reunião preparatória com os concessionários das praias no sentido de compreender os principais anseios destes actores das zonas balneares (Anexo 7:Q4). Na época balnear do ano corrente, a PSP de Cascais vai disponibilizar um posto móvel na zona da praia do Tamariz (Anexo7: Q4).

3.6. A articulação entre autoridades

De seguida analisar-se-ão o trabalho realizado pelas autoridades visando os aspectos da coordenação e cooperação entre as autoridades competentes, bem como a actualidade do modelo de policiamento de proximidade nas zonas balneares da linha de Cascais, suas vicissitudes e dificuldades de aplicação.

Na opinião do Subintendente Miguel Coelho, a coordenação com as diversas forças, PSP, Polícia Marítima e Polícia Municipal é muito boa, o que permite gerir os meios de uma forma bastante rentável (Anexo 3: Q4). No mesmo sentido aponta o Comissário Ribeiro, atribuindo o sucesso à reunião prévia que é realizada no Departamento de Polícia Municipal e Protecção Civil da Câmara Municipal de Oeiras (Anexo 2: Q4). O mesmo entrevistado refere que “a reunião prévia que é realizada serve para conjugar

esforços” (Anexo 2: Q4). O Subintendente Filipe Palhau qualifica como excelente a cooperação entre os vários actores da segurança do concelho de Oeiras (Anexo 6: Q4). Neste sentido, afirma que a prevenção que tem sido feita é preponderante para garantir a segurança nas zonas balneares, apontando a excelente cooperação entre organismos como sendo a justificação para que pelo segundo ano consecutivo Oeiras tenha sido considerado o concelho mais seguro da zona metropolitana de Lisboa (Anexo 6: Q4).

Em sentido oposto, o Subintendente Domingos Antunes refere que não está nada satisfeito com a colaboração e coordenação entre as forças vivas em matéria de segurança do concelho de Cascais (Anexo 4: Q4). Nas suas palavras, “era possível dar um passo mais ambicioso e que se conseguisse reflectir em termos de qualidade do serviço público e em termos de segurança” (Anexo 4: Q4). À semelhança do concelho de Oeiras, em Cascais também é realizada uma reunião preparatória no sentido de responder às necessidades especiais em matéria de segurança da época balnear (Anexo 4: Q4). Inclusivamente, existe um contrato local de segurança informal entre as diversas polícias, no sentido de definir períodos e zonas de policiamento (Anexo 4: Q4). Todavia, na opinião deste entrevistado a coordenação entre forças não funciona da melhor forma (Anexo 4: Q4). O Subintendente Antunes esclarece que “como não existe nenhuma lei e as pessoas entendem que devem fazer aquilo que a sua consciência lhe dita” (Anexo 4: Q4), a coordenação torna-se deficiente.

Ao longo desta análise tem-se vindo a falar da cooperação entre forças policiais; no entanto, há um ponto importante a salientar, que, apesar de ter sido esclarecido inicialmente, o Subintendente Rafael Marques fez questão de vincar: é que “as zonas balneares [entendidas como as praias marítimas] não são da responsabilidade da PSP, são da responsabilidade da Polícia Marítima” (Anexo 7: Q4). Por outro lado, o mesmo entrevistado refere que “os verões aguentam-se sempre em termos de ordem pública à conta da PSP, não é à conta da Polícia Marítima e muito menos da Polícia Municipal” (Anexo 7: Q4), o que demonstra a importância que a PSP tem numa área cuja jurisdição não lhe compete. Neste sentido, o Subintendente Rafael Marques dá nota de que tem de haver uma coordenação eficaz e eficiente com o intuito de rentabilizar e otimizar meios e recursos, que são sempre escassos (Anexo 7: Q4).

O Subchefe Grilo refere que a melhor coordenação entre as forças – a qual tem contribuído para uma melhor rentabilização de meios – tem igualmente propiciado um aumento da segurança nas zonas balneares (Anexo 5: Q1). Refere ainda que as bases do

sistema estão montadas, necessitando apenas de algum aperfeiçoamento e acréscimo de meios, designadamente, humanos, no caso da Polícia Marítima (Anexo 5: Q5).

No que concerne ao modelo de policiamento de proximidade, o Subchefe Grilo afirma que, em bom rigor, já há muito que a Polícia Marítima trabalha com base no policiamento de proximidade (Anexo 5: Q4). Considera que os elos de ligação com as pessoas residentes na suas áreas de jurisdição, nomeadamente pescadores e comerciantes, são importante para compreender o estado da segurança, bem como para dar uma resposta eficaz aos problemas que assolam estas zonas (Anexo 5: Q4).

No seguimento da análise da aplicação do modelo de policiamento de proximidade, o Subintendente Filipe Palhau considera que este modelo não tem grande relevância nas zonas balneares, pois destina-se primordialmente às zonas residenciais e comerciais (Anexo 6: Q4). Considera que o que é verdadeiramente importante é uma boa coordenação entre as várias forças. Ainda que a questão das parcerias seja importante e, como tal, estas façam parte das bases do modelo, considera que o facto de a população ser flutuante não se coaduna com o modelo, pois os problemas que surgem são, na sua maioria, momentâneos, não perdurando no tempo (Anexo 6: Q4).

Na mesma linha de pensamento, o Comandante da Divisão Policial de Cascais refere que os elementos do Programa Integrado de Policiamento de Proximidade são direccionados para as zonas balneares, mas com o propósito de prestarem reforço num sentido de policiamento de visibilidade (Anexo 7: Q4). Visibilidade distingue-se de proximidade; ora, o policiamento de visibilidade é o evidenciado pelos comandantes das Divisões Policiais da Linha de Cascais (Anexo 3; Anexo 7).

O Director do Departamento de Polícia Municipal de Cascais refere que, por questões geográficas e físicas, as zonas balneares necessitam de outra adaptação, ou seja, exigem outros meios que diferem do patrulhamento normal (Anexo 4: Q4). Afirma ainda que, para responder as estas necessidades especiais em função do meio, a Polícia Municipal de Cascais dispõe de *segways* e de moto4, ambicionando uma melhor resposta às solicitações de segurança nestas áreas (Anexo 4: Q4). Neste seguimento, o Subintendente Antunes refere que a Polícia Municipal de Cascais actua de acordo com o policiamento de proximidade. Na sua opinião, “o policiamento tem de assentar numa relação de grande convivência entre todos os parceiros que actuam na praia” (Anexo 4: Q4). Assim, diz que, para além das polícias, devem obrigatoriamente ser envolvidos na segurança os concessionários, a sociedade civil e os nadadores salvadores (Anexo 4: Q4).

3.7. Boas práticas e sugestões deixadas pelos entrevistados

Neste último ponto da análise das entrevistas, enunciam-se as sugestões dos principais responsáveis pela segurança das zonas balneares na linha de Cascais e referem-se ainda outras actividades já realizadas e consideradas boas práticas.

Na opinião do Comandante da Divisão de Oeiras, o policiamento de proximidade é o futuro, no sentido em que quanto mais próximo a polícia estiver da população mais bem aceite será e a colaboração mútua será mais fecunda (Anexo 3: Q5). No seu entender, seria importante realizar actividades de aproximação da PSP à comunidade, por exemplo, demonstrações do Grupo Operacional Cinotécnico da Unidade Especial de Polícia com os seus canídeos nas praias marítimas (Anexo 3: Q5). Seria igualmente proveitoso utilizar a Banda de Música da PSP em actividades nas praias igualmente com o mesmo fito (Anexo 3: Q5). O Subintendente Miguel Coelho considera que a ideia apresentada na cerimónia no dia 2 de Julho de 2009, que assinalou o 142.º aniversário da Polícia de Segurança Pública²² (patrulhamento aéreo utilizando paramotores) poderá constituir uma mais-valia para a segurança nas zonas balneares. Relativamente a esta novidade de patrulhamento, foi elaborado um relatório pelo Subintendente Rui Moura da PSP, após visita aos Estados Unidos da América a fim de colher ensinamentos sobre este equipamento²³.

Na opinião do Subintendente Palhau, para que a segurança nas zonas balneares esteja assegurada o mais importante é a articulação e o planeamento entre as diversas entidades que ali operam (Anexo 6: Q5). Nesse sentido, sublinha que actualmente o concelho de Oeiras dispõe dos meios adequados, e proporcionais para dar resposta às solicitações de segurança nas respectivas zonas balneares, enfatizando a importância de uma boa rede de comunicações e de um bom centro de comando em controlo, que também existe em Oeiras (Anexo 6: Q5).

O Subintendente Rafael Marques sublinha o aspecto da importância da colaboração entre as polícias (Anexo 7: Q5); e fala da importância da comunicação social. Segundo este oficial da PSP, os órgãos de comunicação social têm explorado as situações de desordem ocorridas nas zonas balneares, preocupando-se em explorar os aspectos negativos (Anexo 7: Q5). Ainda neste seguimento, esta postura dos órgãos de comunicação social poderá “ter contribuído para um aumento do sentimento de insegurança” (Anexo 7: Q5).

²² Para mais informações sobre a cerimónia que assinalou o 142.º aniversário da Polícia de Segurança Pública onde foram apresentados os paramotores pode-se consultar o sítio da internet do MAI em <http://opinio.mai-gov.info/2009/07/02/psp-142-anos/>.

²³ Para mais informações sobre este equipamento, consultar o relatório elaborado pelo Subintendente Rui Moura da PSP, sob o título *Ultraleves com asa flexível na PSP* – Anexo 8.

O Subintendente Antunes apresenta algumas sugestões que, na sua perspectiva, poderão contribuir para o aumento da segurança nas zonas balneares. Segundo este entrevistado, deveria haver uma redução substancial das entidades que “mandam” no mar e no domínio público marítimo (Anexo 4: Q5). Na senda da cooperação e coordenação entre polícias, defende que deveria ser criado um regulamento que estabeleça as funções de cada um dos intervenientes (Anexo 4: Q5). Defende igualmente a adopção das novas tecnologias, designadamente a videovigilância em alguns locais (Anexo 4: Q5). Na sua opinião, o envolvimento da sociedade civil é fundamental, na medida em que “qualquer estratégia policial sem envolver a sociedade civil está condenada ao fracasso à partida” (Anexo 4: Q5), de modo que, quer os jovens, quer os idosos, podem constituir uma significativa mais-valia na produção de segurança nas zonas balneares (Anexo 4: Q5).

Segundo o Subintendente Antunes, Cascais tem um modelo de excelência no que respeita ao envolvimento da sociedade civil na matéria de segurança. Dispõe de um programa durante o Verão, que, no ano de 2010 contou com cerca de 700 a 800 jovens (Anexo 4: Q4). São os designados MAREZINHAS. Basicamente, trata-se de um programa “de agentes informais de segurança” (Anexo 4: Q4). Estes jovens desenvolvem uma acção de vigilância das praias marítimas do concelho de Cascais, dispondo de um telemóvel para uma rápida e eficaz articulação com as forças de segurança e com a Polícia Municipal.

Quando ocorrem situações desviantes, estes jovens rapidamente dão o alerta. Como estão todos os dias nas praias, dispõem de um alargado conhecimento das zonas e facilmente se apercebem das situações anómalas. Prestam igualmente apoio em matéria de limpeza das praias (Anexo 4: Q4). A título de exemplo, no famoso arrastão de Carcavelos, o alerta foi dado em primeira mão por jovens deste programa, segundo informação do Subintendente Antunes (Anexo 4: Q4). Numa linha similar, o entrevistado considera que poderá ser criado um programa semelhante para idosos, vislumbrando uma espécie de “avô que chama à atenção o neto” (Anexo 4: Q5).

Esta participação da comunidade civil na gestão da segurança, até agora enunciada, surge consagrada constitucionalmente no artigo 267.º, sob epígrafe: “estrutura da administração”. De acordo com Gomes Canotilho e Vital Moreira (1993: 927), “a participação dos interessados na gestão efectiva dos serviços administrativos, de acordo com o chamado princípio da gestão participada, é uma densificação do princípio constitucional, positivado em sede de princípios fundamentais da Constituição”. O princípio da gestão participada assume, neste ponto, um valor jurídico-constitucional, sob o

qual se transferem tarefas da administração directa do Estado para organizações de natureza associativa ou institucional (Canotilho e Moreira, 1993: 927).

3.8. A selecção dos crimes em análise

Devido à variedade de crimes registados anualmente, optou-se por seleccionar dez crimes para análise, tomando como critério os mais representativos.

Na tabela que se segue encontram-se explanados os crimes escolhidos para análise das várias divisões policiais. Como se verifica da respectiva leitura, os crimes escolhidos têm uma representatividade sobre a criminalidade total registada entre 64,45%, no ano de 2009, e 74,47%, no ano de 2004. Relativamente à criminalidade geral registada, sobressaem os anos de 2007, no qual se registaram 5077 crimes, e de 2008, com o valor mais elevado do período considerado (2004 a 2009): 6863.

Tabela 1 – Crimes seleccionados na Divisão de Oeiras

Crimes seleccionados	Crimes de 2004	Crimes de 2005	Crimes de 2006	Crimes de 2007	Crimes de 2008	Crimes de 2009
Ofensas à integridade física voluntária simples	378	377	402	408	394	466
Ameaça e Coacção	241	239	268	254	335	296
Furto/ roubo por esticção	149	137	169	83	100	109
Furto de veículo motorizado	528	327	235	276	425	310
Furto em veículo motorizado	1279	955	735	885	1190	843
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	282	216	257	212	541	303
Furto por carteirista	299	356	184	348	405	353
Outros furtos	578	484	553	497	591	678
Roubo na via pública (excepto por esticção)	280	255	236	226	280	309
Outros Danos	337	428	213	326	396	343
Total dos crimes escolhidos	4351	3774	3252	3515	4657	4010
Total de crimes registados em todo o ano	5843	5134	5094	5077	6863	6222
Percentagem de representação dos crimes escolhidos	74,47%	73,51%	63,84%	69,23%	67,86%	64,45%

À semelhança de Oeiras, no caso de Cascais seleccionaram-se os mesmos crimes. Porém, a representatividade dos crimes escolhidos é superior à de Oeiras. A percentagem de representação dos crimes escolhidos varia entre 70,46%, no ano de 2009, e 81,69%, no ano de 2004. No que respeita ao número de crimes registados, os valores oscilam entre 6926 no ano de 2007 e 8540 no ano de 2004. Importa referir que, comparativamente, a Divisão de Cascais regista mais crimes do que a Divisão de Oeiras.

Tabela 2 – Crimes seleccionados na Divisão de Cascais

Crimes seleccionados	Crimes de 2004	Crimes de 2005	Crimes de 2006	Crimes de 2007	Crimes de 2008	Crimes de 2009
Ofensas à integridade física voluntária simples	608	613	868	921	891	643
Ameaça e Coacção	265	254	318	348	368	304
Furto/ roubo por esticção	356	261	165	317	193	147
Furto de veículo motorizado	680	585	487	467	520	380
Furto em veículo motorizado	2319	2016	1514	1298	1642	1534
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	528	357	419	550	771	401
Furto por carteirista	533	476	433	517	521	369
Outros furtos	811	618	647	525	517	611
Roubo na via pública (excepto por esticção)	435	483	322	136	239	361
Outros Danos	441	422	469	457	377	286
Total dos crimes escolhidos	6976	6085	5642	5536	6039	5036
Total de crimes registados	8540	7843	7412	6926	7421	7147
Percentagem de representação dos crimes escolhidos	81,69%	77,59%	76,12%	79,93%	81,38%	70,46%

O caso da DSTP é peculiar devido ao facto de esta ser uma Divisão de competência específica, que se ocupa da segurança em transportes públicos. Salienta-se que em alguns anos (2007 e 2008) o crime de furto em residência não foi registado neste departamento policial. Todavia, os crimes escolhidos foram os mesmos dez, de modo a garantir o tratamento igualitário da informação. Neste caso, a 3.ª Esquadra CP de Oeiras, regista uma variação entre os 55,79%, no ano de 2006, e 69,71%, no ano de 2004, no que se refere à representatividade dos crimes seleccionados para análise, de acordo com a tabela seguinte. Realça-se que nesta Esquadra o ano com mais crimes registados foi o de 2004, com 383, ao passo que o ano com menor registo foi o de 2007, com 261.

Tabela 3 – Crimes seleccionados na 3.^a Esquadra da DSTP

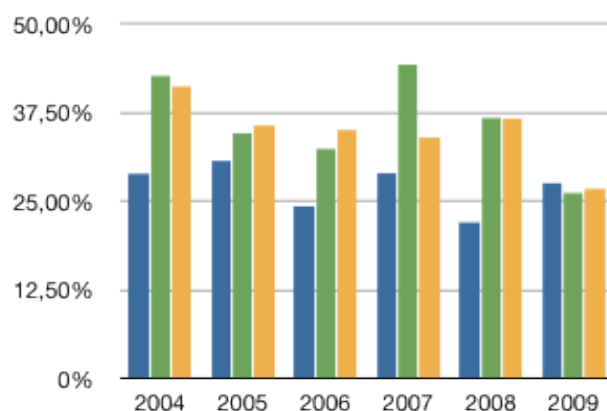
Crimes seleccionados	Crimes de 2004	Crimes de 2005	Crimes de 2006	Crimes de 2007	Crimes de 2008	Crimes de 2009
Ofensas à integridade física voluntária simples	22	23	24	21	21	20
Ameaça e Coacção	7	10	7	4	9	13
Furto/ roubo por esticção	26	29	14	12	23	17
Furto de veículo motorizado	37	9	10	7	16	18
Furto em veículo motorizado	63	49	28	30	31	35
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	1	7	1	0	0	3
Furto por carteirista	42	56	39	26	11	6
Outros furtos	30	13	11	24	26	29
Roubo na via pública (excepto por esticção)	29	10	14	22	15	19
Outros Danos	10	19	11	9	15	35
Total dos crimes escolhidos	267	225	159	155	167	195
Total de crimes registados	383	343	285	261	264	283
Percentagem da representação dos crimes escolhidos	69,71%	65,60%	55,79%	59,39%	63,26%	68,90%

3.9. Comparação da criminalidade geral com os meses de Verão

Pretende-se agora examinar a evolução da criminalidade no período de Verão, época em que as pessoas afluem em maior número às zonas balneares. Em termos globais, e de acordo com as Tabelas 4 e 5 (Anexo 9), a criminalidade nos quatro meses escolhidos para comparação varia entre 30,39%, em 2009, e 35,32%, em 2007, isto na Divisão de Oeiras. Em condições ideais, o resultado deveria ser próximo de 33,33%, visto que se está a comparar um quadrimestre – o que efectivamente se verifica. Porém, dadas as limitações do presente estudo, não se consegue aferir se o crime nas zonas balneares é constante ao longo do ano, em virtude dos dados não serem georeferenciados.

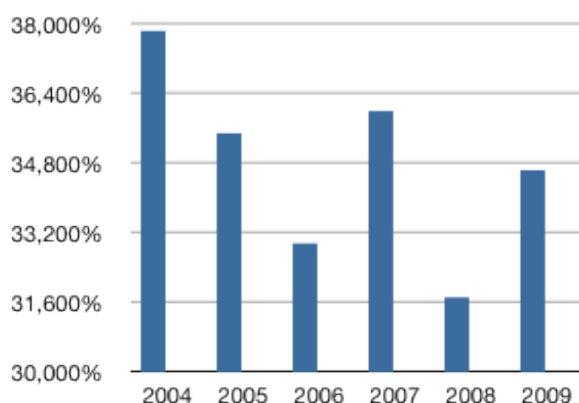
Todavia, três dos crimes seleccionados para análise encontram variações que importa referir. São eles: o furto/roubo por esticção, representado graficamente pela cor azul; o furto de veículo motorizado, representado graficamente pela cor verde; e o furto em residência, representado graficamente pela cor amarela.

Gráfico 1 – representação dos crimes de maior variação no Verão da Divisão de Oeiras



Nos meses de Verão, o crime de furto/roubo por esticção, de acordo com a terminologia estatística, sofre uma diminuição. Ao contrário, em regra o crime de furto de veículo motorizado aumenta consideravelmente. O crime de furto em residência, ainda que numa variação mais esbatida, sofre igualmente um aumento no período de Verão. Deste modo, poder-se-á estar perante uma deslocalização do crime, ou seja, o número de crimes ser sensivelmente o mesmo ao longo do ano, mas mais concentrado junto das zonas balneares; no entanto, não se pode afirmar convictamente esta hipótese.

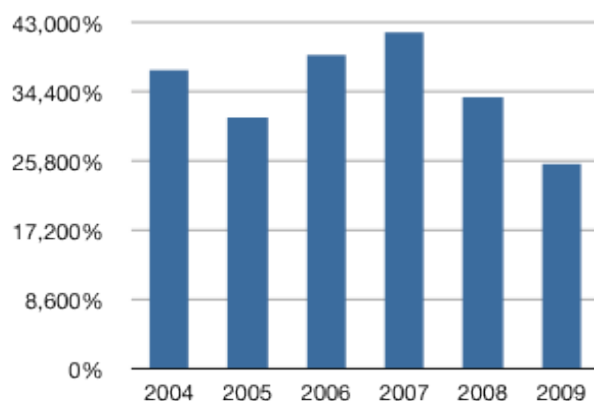
Gráfico 2 – Variação da criminalidade registada nos meses de verão da Divisão de Cascais



Por sua vez, na Divisão de Cascais, a tendência varia. Como demonstra o gráfico, a criminalidade registada nos quatro meses de Verão escolhidos para análise assume predominantemente valores acima dos 33,33%. Os números flutuam entre 31,71%, no ano de 2008, e 37,83%, no ano de 2004, de acordo com as Tabelas 6 e 7 (Anexo 9). Assim, não se pode concluir com segurança se nas zonas balneares o crime registado aumenta ou não.

Todavia, no Verão regista-se um ligeiro aumento da criminalidade – o que pode ser justificado pelo acréscimo populacional nesse período, nomeadamente nas zonas balneares. A juntar a este aumento, o fenómeno da deslocalização do crime também pode ser uma realidade, ainda que não se consiga aferir através dos dados disponíveis. O entrevistado Subintendente Antunes afirma que esta deslocalização é uma realidade (Anexo 3). De acordo com as mesmas tabelas, Tabela 6 e 7 (Anexo 9), os dez crimes escolhidos apresentam uma representação mais acentuada nos meses de Verão; os valores médios situam-se entre os 31,84%, no ano de 2006, e 38,30%, em 2004, sendo que predominantemente os valores encontram-se acima dos 33,33%, acompanhando a tendência global.

Gráfico 3 – Variação da criminalidade registada nos meses de verão na 3.^a Esquadra da DSTP



Ao contrário das duas Divisões já analisadas, na 3.^a Esquadra da DSTP não se verifica nenhum padrão aquando da comparação da criminalidade total do ano com a criminalidade registada nos quatro meses de Verão. Em alguns anos, a criminalidade registada diminui consideravelmente no Verão (2005 e 2009); porém, noutros anos aumenta também consideravelmente (2004, 2006 e 2007). Os valores, de acordo com as Tabelas 8 e 9 (Anexo 9), situam-se entre 25,44%, em 2009, e 42,76%, em 2007, ou seja, há uma grande variação de ano para ano. O mesmo sucede com a variação dos crimes escolhidos para análise. Ainda assim, à semelhança da Divisão de Cascais, o elevado número de passageiros na linha do comboio de Cascais pode estar na origem do aumento da criminalidade registada no período de Verão, como, aliás, sugere o Comissário Ribeiro na sua entrevista (Anexo 2). Mais uma vez fruto das características especiais deste departamento policial, pode acontecer que seja dado notícia dos crimes às Divisões de

Cascais e de Oeiras, territorialmente competentes, não entrando esses dados na contabilização da DSTP.

3.10. Os suspeitos

Nos dados fornecidos pelo Núcleo de Operações constam informações sobre os suspeitos da prática de crimes, tais como o sexo e a idade, surgindo esta seccionada em três categorias: “<16”; “16-24”; “>25”. No entanto, existem limitações nesta análise. Por exemplo, em alguns dos crimes apenas é conhecida uma pequena percentagem dos suspeitos. Deste modo, qualquer extrapolação dos dados relativos aos suspeitos para a criminalidade total registada pode ser errónea. No que concerne ao sexo, em todos os crimes se verifica que os suspeitos são em larga maioria indivíduos do sexo masculino – o que não encerra novidade.

Nas Tabelas 16, 17 e 18 (Anexo 9), verifica-se que na 3.^a Esquadra da DSTP, responsável pela segurança em toda a linha de caminhos de ferro de Cascais, existe um avultado número de crimes cujo os suspeitos não são conhecidos. Assim, qualquer conclusão que daí se recolha pode ser desprovida de validade.

Na Divisão Policial de Oeiras, conforme explanam as Tabelas 10, 11 e 12 (Anexo 9), na maioria dos crimes registados dá-se nota de que a idade dos suspeitos é bastante semelhante no grupo “16-24” e no grupo “>25”, pelo que não se afigura existir propriamente uma tendência. Todavia, os crimes de ofensa à integridade voluntária simples, ameaça e coacção, furto em residência e furto por carteirista são maioritariamente praticados por indivíduos com mais de 25 anos.

À semelhança de Oeiras, também a Divisão de Cascais regista como suspeitos da prática de crimes números similares no que concerne ao grupo “16-24” e “>25”, de acordo com as Tabelas 13, 14 e 15 (Anexo 9). Porém, também nesta Divisão há registo de crimes maioritariamente praticados por indivíduos maiores de 25 anos. Como exemplo, temos os crimes de ofensa à integridade física voluntária simples, ameaça e coacção, furto em veículo motorizado, furto em residência e furto por carteirista. Salienta-se que as tendências anuais, quando comparadas com os meses de Verão escolhidos para análise, são equivalentes em todas as unidades policiais aqui estudadas.

3.11. Conclusão capitular

Neste terceiro capítulo procurou-se analisar, na prática, a matéria em estudo. Afigurou-se relevante a análise da opinião dos principais intervenientes em matéria de segurança na denominada Linha de Cascais. Neste sentido, as várias entrevistas realizadas dão nota do actual estado da segurança nas zonas balneares, apontam as fontes de insegurança e dão conta da resposta das autoridades. Segundo os entrevistados, muito mais há a fazer; e, de facto, foram deixadas interessantes sugestões nesse sentido.

Analizados os dados sobre a criminalidade registada no período de 2004 a 2009, gentilmente fornecidos pelo Núcleo de Operações do Cometlis, podem-se retirar algumas conclusões, ainda que com algumas limitações. Paulo Lucas (2005: 47) refere que “afigura-se imprescindível o envolvimento de outras entidades e o desenvolvimento de estratégias conjuntas e parcerias, tanto no domínio da prevenção situação, como da prevenção e da reintegração social”. Perfilhando a ideia do autor, e no mesmo sentido, sublinha-se a necessidade do envolvimento de outras entidades não policiais na questão da segurança, procurando contribuir para a produção de um sentimento de confiança e tranquilidade do público, e enfatiza-se o aprofundamento da cooperação entre as diversas autoridades com responsabilidade na matéria.

Conclusão

Terminada a investigação, é chegado o momento de retirar as devidas conclusões. No primeiro capítulo, após a análise conceptual do sentimento de insegurança, evidenciou-se que esta é uma temática pertinente e actual. Viu-se que o sentimento de insegurança depende de vários factores, nomeadamente, a idade, o sexo, a classe social, a pertença étnica e, indubitavelmente, o próprio meio em que o indivíduo se insere.

Como se viu, o sentimento de insegurança nem sempre acompanha a criminalidade real. Outros factores concorrem para a sua produção. Designadamente, os *media* influenciam, às vezes determinantemente, os comportamentos da sociedade. Com efeito, as notícias frequentes sobre incidentes nas praias marítimas da Linha de Cascais condicionam a atitude daqueles que a elas se pretendem deslocar.

De acordo com a legislação vigente, indicaram-se várias definições relevantes para o presente estudo. Segundo os normativos legais, são anualmente fixadas em diploma próprio as praias de banhos, bem como a duração da respectiva época balnear. Mas verifica-se que, para além das praias ali indicadas, outras existem que, pela sua natureza, são generalizadamente consideradas como praias, sendo também frequentadas por banhistas.

No capítulo segundo apresentou-se a definição de segurança interna e referiram-se as forças e os serviços de segurança operativos nas zonas balneares: a PSP, a GNR (esta sem intervenção nas zonas aqui consideradas) e a Polícia Marítima. Como as Polícias Municipais de Oeiras e Cascais têm um papel activo na Linha de Cascais, foi igualmente abordada a temática das polícias administrativas locais. As Polícias Municipais em causa trabalham em cooperação com a PSP e a Polícia Marítima, ocupando-se principalmente dos aspectos relativos às atribuições dos municípios, conforme a lei estipula. O seu papel é de extrema importância: nomeadamente, no caso do concelho de Oeiras, a Polícia Municipal assume uma missão relevante na segurança das praias. Importa realçar que o areal das praias ou a área situada até à distância de 50 metros da costa, consoante os casos, é da responsabilidade da Polícia Marítima, de modo que, pelo menos em teoria, o papel de PSP deveria ser de mera cooperação e auxílio a esta força. No entanto, não é isso que se verifica.

O policiamento moderno tende a adaptar-se às novas realidades sociais. Tradicionalmente, o policiamento era essencialmente reactivo, limitando-se a fazer cumprir a lei. Hoje o policiamento é bastante mais complexo. No modelo de policiamento

de proximidade, as polícias são impulsionadas a interagir mais directamente com os cidadãos, no sentido de oferecer uma melhor resposta aos seus anseios de segurança. A prevenção é tida como uma prioridade nas estratégias policiais. As parcerias e o conhecimento profundo da realidade, assim como a percepção dos problemas da comunidade e uma boa rede de informações, são essenciais no modelo de policiamento de proximidade.

No último capítulo, essencialmente prático, procurou-se desenvolver a pesquisa realizada em torno do objecto de estudo. Como características gerais das zonas balneares em causa apontam-se o elevado número de frequentadores destas praias, bem como a facilidade de acesso. Segundo a opinião dos entrevistados, as praias da Linha de Cascais são muito frequentadas por jovens oriundos das zonas urbanas sensíveis da área metropolitana de Lisboa, que são, normalmente, os causadores de problemas de segurança pública.

Tendo presente as hipóteses anunciadas na Introdução, e relativamente à hipótese de, apesar das zonas balneares da Linha de Cascais possuírem especiais características de (in)segurança, os órgãos de comunicação social dramatizarem a situação, considera-se que a mesma se verifica. É opinião unânime dos entrevistados que o estado da segurança nestas zonas balneares se situa em níveis perfeitamente aceitáveis. Na verdade, e salvo raras excepções, não têm ocorrido incidentes que motivem um alarme social.

No que concerne à segunda hipótese levantada – a de que, em virtude de existirem várias polícias a actuar nestas zonas, sem uma cooperação franca e efectiva se correria o risco de oferecer um mau policiamento –, crê-se que a mesma foi igualmente verificada. Os responsáveis pela segurança sublinham que é de extrema importância uma boa coordenação e cooperação entre forças no sentido de adequar e otimizar os recursos, visando uma resposta cabal ao problema. Assim, são realizadas anualmente reuniões preparatórias, com o propósito de ajustar as estratégias de policiamento para cada época balnear. A PSP, a Polícia Marítima e a Polícia Municipal territorialmente competente actuam de acordo com o plano estabelecido e agem com os meios coordenados entre si. Realizam operações conjuntas, convocando ainda, quando é caso disso, outros organismos não policiais, designadamente as empresas de transportes, as concessionárias das praias e as câmaras municipais, bem como outras entidades com responsabilidades no domínio da protecção civil. A sociedade civil é, deste modo, integrada no plano da segurança, por exemplo, através de programas de ocupação de tempos livres.

Consideram-se igualmente importantes a adaptação das polícias ao meio físico específico das praias e o emprego de novas tecnologias ao serviço da segurança. É já corrente a utilização de bicicletas e de moto⁴. Porém, não é de afastar a possibilidade de utilizar outros meios de patrulhamento, como os paramotores e a videovigilância.

Ainda que as competências em matéria de segurança e ordem pública da Polícia Marítima, bem como a sua área de jurisdição, estejam perfeitamente definidas, a verdade é que a actividade desta polícia nas praias marítimas da Linha de Cascais é muito limitada. Em primeiro lugar, é ponto assente que esta força não dispõe de meios para dar resposta às necessidades, de modo que tem competido à PSP colmatar estas falhas. Por outro lado, cabendo à PSP a responsabilidade da segurança nas zonas adjacentes às praias, está igualmente em condições de se ocupar eficazmente das próprias praias. Apesar da PSP dar sempre conhecimento à Polícia Marítima das suas acções na área de jurisdição desta, importa, pois, ter presente que a primeira actua, afinal, numa área que não é da sua jurisdição.

Como principais dificuldades e limitações do presente estudo, cumpre referir, em primeiro lugar, a in experiência do autor. Tratando-se de um trabalho de final de curso foram sentidas diversas dificuldades, sobretudo metodológicas. Outra das limitações verificadas relaciona-se com a falta de bibliografia em alguns domínios aqui explanados. Em relação aos dados estatísticos solicitados ao Cometlis, o tempo de espera na respectiva obtenção foi superior ao previsto, registando-se igualmente a falta de detalhe pretendido, designadamente, a georeferenciação por zonas balneares. Estas vicissitudes induziram limitações nas conclusões obtidas através desta ferramenta.

Foi, no entanto, um trabalho proveitoso, que em muito enriqueceu a formação do seu autor. Espera-se, de algum modo, ter contribuído para uma melhor compreensão dos aspectos respeitantes ao policiamento e segurança nas zonas balneares, levantando questões que, futuramente, poderão merecer aprofundamento por parte daqueles que têm responsabilidades na matéria.

Lisboa e ISCPSI, 27 de Abril de 2011

Fortunato Miguel Ribeiro de Paiva

Aspirante a Oficial de Policia

Bibliografia

Almeida, M. R. C. (1998). *Vitimação e Insegurança no Concelho de Lisboa*. Lisboa: Gabinete de Estudos e Planeamento do Ministério da Justiça.

Alves, L. de F. de M. (2006). *O Exercício do Poder Público em Espaços de Soberania e Jurisdição Marítima. Autoridade Marítima (Temas e Discursos Doutrinários)* – Temas e reflexões n.º 5 – Dezembro de 2006. Lisboa: Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia. Edições Culturais da Marinha.

Antunes, C. (2009). *A Polícia de Segurança Pública e os Órgão Televisivos: Serviço Público e Relação Institucional*. Tese de Licenciatura, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, Lisboa.

Arroteia, J. C. (1985). *Portugal: Perfil Geográfico e Social*. Lisboa: Livros Horizonte.

Bayley, D. H. (2002). *Padrões de Policiamento*, tradução de Renê Alexandre Belmonte. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

Bayley, D. H. e J. H. Skolniok (2002), *Nova Polícia*, tradução de Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

Canotilho, J. J. G. e V. Moreira (1993). *Constituição da República Anotada.*, 3.^a Edição Revista, Coimbra: Coimbra Editora.

Castro, C. S. (2003). *A Questão das Polícias Municipais*. Coimbra: Coimbra Editora.

Clemente, P. (2000). *A Polícia em Portugal – Da Dimensão Política Contemporânea da Seguridade Pública*, Anexo A – A Polícia de Proximidade. Tese de Doutoramento, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas. Lisboa.

Clemente, P. (2009), *Polícia – O Caminho...*, in Estudos Comemorativos dos 25 anos do ISCPSI em Homenagem ao Superintendente-Chefe Afonso de Almeida. Coimbra: Almedina.

CMO, Gabinete do Desenvolvimento Municipal (2009). *Oeiras, Factos e Números*, Oeiras. Câmara Municipal de Oeiras

Dias, M. G. (2005). *Segurança Interna* in II Colóquio de Segurança Interna, coord. Manuel Monteiro Guedes Valente. Lisboa: Almedina.

Durão, S. (2010). *Proximidade Policial: O que é?*, in I Jornadas de Segurança Interna 2010. Lisboa: Ministério da Administração Interna.

Elias, L. M. A. (2009). *A (Nova) Governança da Segurança numa Contemporaneidade Complexa*, in Estudos Comemorativos dos 25 anos do ISCPSI em Homenagem ao Superintendente-Chefe Afonso de Almeida. Coimbra: Almedina.

Esteves, A. I. P. (1999). *A Criminalidade na Cidade de Lisboa – uma Geografia da Insegurança*. Lisboa: Edições Colibri.

Feldman, P. (1993). *The Psychology of Crime*. Cambridge: Cambridge University Press.

Ferreira, E. V. (1998). *Crime e Insegurança em Portugal – Padrões e tendências, 1985-1996*. Oeiras: Celta Editora.

Fernandes, L. F. (2005). *Sun Tzu. A Arte (e a ciência da Polícia)*, in Volume Comemorativo dos 20 anos do ISCPSI. Coimbra: Almedina.

Goldstein, H. (1990). *Problem- Oriented Policing*. New York: McGraw-Hill Inc.

Gomes, P. V. (2001). *Modelos de Policiamento*, in Modelos de Policiamento. Separata da Revista Polícia Portuguesa: nº 128, Março/Abril.

Guinote, H. B. (2009). *As origens do Policiamento – Da pré-história ao primeiro corpo policial*, in Estudos Comemorativos dos 25 anos do ISCPSI em Homenagem ao Superintendente-Chefe Afonso de Almeida. Coimbra: Almedina.

Leitão, J. C. B. (2001), *Táticas de Patrulha*, in Modelos de Policiamento, Separata da Revista Polícia Portuguesa, nº 128, Março/Abril.

Lucas, P. M. P. (2005). *As Medidas de Polícia e a Actuação da Polícia de Segurança Pública – Contributos para uma Revisão do Quadro Normativo*. ISCPSI, Lisboa.

Machado, C. (2004), *Crime e Insegurança – discursos do medo imagens do futuro*. Lisboa: Editorial Notícias.

Martins, C. (2006). *Contributo da PSP para a Segurança nos Transportes Públicos na Área Metropolitana de Lisboa*. Tese de Licenciatura, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, Lisboa.

Martins, J. (2006). *O Espaço, a Cidade e o Crime. Percepção da insegurança durante o policiamento*. Tese de Licenciatura, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, Lisboa.

Monet, J. C. (2002). *Polícias e Sociedades na Europa*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

Oliveira, J. F. de (2000). *A Manutenção da Ordem Pública em Portugal*. Lisboa: ISCPSI.

Oliveira, J. F. de (2006). *As Políticas de Segurança e os Modelos de Policiamento – A Emergência do Policiamento de Proximidade*. Coimbra: Almedina.

Pinto, R. L. J. de M. C. e Seara F. R. (2005). *Ciência Política e Direito Constitucional – Teoria Geral do Estado e Formas de Governo*. 3ª edição, Lisboa: Universidade Lusíada Editora.

Quivy, R. (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. 5ª edição, Lisboa: Gradiva.

Raposo, J. (2006). *Direito Policial I*, Centro de Investigação do ISCPSI. Coimbra: Almedina.

Ratcliffe, J. (2003). *Intelligence-Led Policing*, in Trends & Issues in Crime and Criminal Justice, nº248. Canberra: Australian Institute of Criminology.

Roché, S. (1993). *Le Sentiment d'Insécurité*. Paris: PUF.

Silva, A. (2008). *A Aplicabilidade do Modelo Orientado pelas Informações no Modelo Integral de Policiamento*. Tese de Licenciatura, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, Lisboa.

Valente, M. M. G. (2009). *Teoria Geral do Direito Policial*. 2ª edição, Coimbra: Almedina.

Sítios da *internet*

<http://www-ext.lnec.pt/LNEC/bibliografia/DHA/freire-et-al%2006.pdf> (consultado em 12 de Janeiro de 2011)

http://www.psp.pt/Campanhas/Verao_Seguro_2009.aspx (consultado em 18 de Janeiro de 2011)

<http://www.psp.pt/Documentos%20Varios/PSP%20Safer%20Place.pdf>
(Consultado em 18 de Janeiro de 2011)

<http://www.cm-cascais.pt/cascais> (consultado em 18 de Janeiro de 2011)

<http://www.portugalvirtual.pt/cascais-estoril/pt/praias.html> (consultado em 18 de Janeiro de 2011)

<http://www.netlinha.com/praias/index.asp> (consultado em 18 de Janeiro de 2011)

<http://www.turismodeportugal.pt/Português/Pages/Homepage.aspx> (consultado em 18 de Janeiro de 2011)

http://www.cm-oeiras.pt/Paginas/cmo_homepage.aspx (consultado em 18 de Janeiro de 2011)

<http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/Pages/Home.aspx> (consultado em 14 de Março de 2011)

<http://opinioao.mai-gov.info/2009/07/02/psp-142-anos/> (consultado em 17 de Março de 2011)

http://www.cmoeiras.pt/voeiras/Concelho/CaraMapEst/OeirasFactoseNumeros/Documents/factos_numeros.pdf (consultado em 21 de Março de 2011)

[http://www.infopedia.pt/\\$cascais](http://www.infopedia.pt/$cascais) (consultado em 21 de Março de 2011)

<http://www.cm-cascais.pt/Cascais/Visitar/PraiasCascais/> (consultado em 21 de Março de 2011)

[http://www.publico.pt/Local/policiamento-na-linha-de-cascais-reforcado-mas-ate-
agora-a-psp-so-recebeu-tres-queixas_1445791](http://www.publico.pt/Local/policiamento-na-linha-de-cascais-reforcado-mas-ate-
agora-a-psp-so-recebeu-tres-queixas_1445791) (consultado em 21 de Março de 2011)

[http://www.publico.pt/Local/psp-nega-falta-de-reforco-policial-em-
cascais_1445254](http://www.publico.pt/Local/psp-nega-falta-de-reforco-policial-em-
cascais_1445254) (consultado em 21 de Março de 2011)

http://www.publico.pt/Local/jovens-detidos-por-desacatos-na-linha-de-cascais-sujeitos-a-apresentacoes-periodicas-na-policia_1444353 (consultado em 21 de Março de 2011)

http://www.publico.pt/Local/seguranca-reforcada-nos-comboios-da-linha-de-cascais-apos-desacatos-no-fimde semana_1444189 (consultado em 21 de Março de 2011)

http://www.publico.pt/Sociedade/vigilancia-policial-reforcada-nas-praias-da-linha-de-cascais_1225535 (consultado em 21 de Março de 2011)

<http://www.cmjornal.xl.pt/detalhe/noticias/nacional/portugal/policia-em-alerta-maximo> (consultado em 21 de Março de 2011)

<http://www.cmjornal.xl.pt/detalhe/noticias/nacional/portugal/pistola-e-facas-invadem-praias> (consultado em 21 de Março de 2011)

http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Lisboa&Concelho=Cascais&Option=Interior&content_id=1615451 (consultado em 21 de Março de 2011)

http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Lisboa&Concelho=Cascais&Option=Interior&content_id=1611204 (consultado em 21 de Março de 2011)

http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Lisboa&Concelho=Cascais&Option=Interior&content_id=1611002 (consultado em 21 de Março de 2011)

http://www.jn.pt/PaginaInicial/Policia/interior.aspx?content_id=1610426 (consultado em 21 de Março de 2011)

http://www.jn.pt/paginainicial/interior.aspx?content_id=1604215 (consultado em 21 de Março de 2011)

<http://www.presidencia.pt/> (consultado em 21 de Março de 2011)

Diplomas legais e regulamentares

Constituição da República Portuguesa

Código de Processo Penal

Lei n.º 159/99, de 14 de Setembro

Lei n.º 19/2004, de 20 de Maio

Lei n.º 44/2004, de 19 de Agosto

Lei n.º 34/2006, de 28 de Junho

Lei n.º 63/2007, de 6 de Novembro

Lei n.º 53/2007, de 31 de Agosto

Lei n.º 53/2008, de 29 de Agosto

Decreto-Lei n.º 468/71, de 5 de Novembro

Decreto-Lei 349/85, de 26 de Agosto

Decreto-Lei n.º 46/94, de 22 de Fevereiro

Decreto-Lei n.º 248/95, de 21 de Setembro

Decreto-Lei 68/2001, de 23 de Fevereiro

Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março

Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março

Decreto-Lei 100/2005, de 23 de Junho

Decreto-Lei 96-A/2006, de 2 de Junho

Decreto-Lei n.º 197/2008, de 7 de Outubro

Decreto-Lei n.º 135/2009, de 3 de Junho

Decreto-Lei n.º 299/2009, de 14 de Outubro

Decreto-Lei n.º 297/2009 de 14 de Outubro

Portaria n.º 778/2009, de 22 de Julho

Portaria n.º 342-A/2010, de 18 de Agosto

Portaria n.º 340-A/2007, de 30 de Março

Portaria n.º 267/2010, de 16 de Abril

Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de Dezembro

Resolução do Conselho de Ministros n.º 44/2007, de 19 de Março de 2007

Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2007, de 19 de Março de 2007

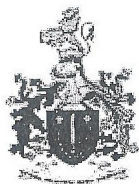
Parecer n.º 28/2008, do Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral da República, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 155, 12 de Agosto de 2008

Directiva Estratégica 10/2006 da Direcção Nacional da PSP

Anexos

Anexo 1 – Autorização para recolha de dados estatísticos	65
Anexo 2 – Entrevista ao Comissário Ribeiro	67
Anexo 3 – Entrevista ao Subintendente Miguel Coelho	72
Anexo 4 – Entrevista ao Subintendente Domingos Antunes	80
Anexo 5 – Entrevista ao Subchefe Grilo	88
Anexo 6 – Entrevista ao Subintendente Filipe Palhau	92
Anexo 7 – Entrevista ao Subintendente Rafael Marques	99
Anexo 8 – <i>Ultraleves com asa flexível na PSP</i> – relatório do Subintendente Moura	105
Anexo 9 – Tabelas	112

Anexo 1 – Autorização para recolha de dados estatísticos



MINISTERIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA
POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA
INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E
SEGURANÇA INTERNA
DIRECÇÃO DE ENSINO – SECRETARIA ESCOLAR

Exmos. Senhores Comandantes

- Divisão Policial de Cascais
- Divisão Policial de Oeiras

Exmo. Senhor
Comandante do Comando Metropolitano da
PSP de Lisboa
Rua Capelo, n.º 13
1249 - 107 Lisboa

S/Referência

S/Comunicação

N/Referência

Data

248/SECDE/2010

2010-12-09

Processo:

SECDE201000002ASP

Classificador: 080.01.10

Assunto: PEDIDO DE COLABORAÇÃO EM TRABALHO DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO INTEGRADO EM CIÊNCIAS POLICIAIS

O Curso de Mestrado Integrado em Ciências Policiais (CMICP), no ano de estágio, compreende a elaboração de um estudo que deverá obrigatoriamente incidir sobre um tema das áreas científicas de Ciências Policiais, Ciências Jurídicas, Ciências Sociais e Humanas e/ou Ciências de Desenvolvimento e Adaptação Motora. Aos alunos finalistas, o Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna confere a possibilidade de escolherem livremente o assunto a abordar.

Um dos alunos do 5.º ano do CMICP, Fortunato Miguel Ribeiro de Paiva, no âmbito do trabalho de dissertação a realizar, subordinado ao tema "Policiamento em Zonas Balneares - O Caso da Linha de Cascais", vem solicitar a V. Ex.ª autorização para a recolha de dados, junto das Divisões de Cascais e Oeiras, relativos ao registo de ocorrências criminais e às acções policiais desenvolvidas nas zonas balneares, entre os anos de 2004 e 2009.

O Director

Jose Ferreira de Oliveira
Superintendente

135573
Pagina1/1

R. 1.º de Maio, nº3 1349-040 Lisboa Tel.: 213613900 Fax: 213610535
www.iscpsi.pt | iscpsi@psp.pt



149.
20
14/12/2010



P. 1503



MINISTERIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA
POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA
COMANDO METROPOLITANO DE LISBOA
ÁREA APOIO
NUCLEO DE FORMAÇÃO

Exmº. Senhor
Director do Instituto Superior de Ciências
Policiais e Segurança Interna

C/C:
Exmºs Senhores
Comandantes das Divisões Policiais de
Cascais e Oeiras

S/Referência
248/SECDE/2010 de
09Dez2010

S/Comunicação

N/Referência

3061/SFTP/2010

Processo:

NINST2010LSB00034P07

Classificador: 080.01.10

Data
2010-12-28

Assunto: Pedido de Colaboração em Trabalho de Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais.

Relativamente ao assunto em epígrafe, informa-se V. Ex.^a que, o pedido de colaboração efectuado a este Comelís através do VI/ Ofício em referência, do aluno do 5º. ano do CMICP, Fortunato Miguel Ribeiro de Paiva, no âmbito do trabalho de dissertação a realizar, subordinado ao tema "Policiamento em Zonas Balneares - O Caso da Linha de Cascais", para a recolha de dados junto das Divisões, está autorizado.

Informa-se ainda que o Aluno deve entrar em contacto com aquelas Divisões a fim de agendar a referida recolha de dados.

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA	
ENTRADA	DATA:
SERVIÇOS	EXEC. CONH.
CABINETE DO DIRECTOR	
N. AVALIAÇÃO E QUALIDADE	
N. ORGANIZAÇÃO E DISCIPLINA	
N. RELACIONES EXTERIORES	
N. RELCAÇÃO DE ENSINO	X
N. RECURSOS HUMANOS	
N. RECURSOS DE INVESTIGAÇÃO	
N. SERV. ADMINISTRAÇÃO	
N. SECRETARIA GERAL	
N. RECURSOS HUMANOS	
N. SIST. INF. E COMUNICAÇÕES	
N. GESTÃO FINANCEIRA	
N. LOGÍSTICA	
N. SEG. E CONTROLO ACESSOS	

Com os melhores cumprimentos,

O COMANDANTE

Jorge Filipe Moutinho Barreira
Superintendente-Chefe

Paulo Jorge Silva Onofre
Intendente
Chefe da Área de Apoio

130474
Pagina 1/1

Nº 0 DIRECTOR

ninst.cm lisboa@msi.local - Tlf: 217 654 248 - Fax: 213 211 415



Anexo 2 – Entrevista ao Comissário Ribeiro

Entrevista realizada no dia 21FEV11 ao Sr. Comissário Ribeiro, Comandante da Divisão de Segurança a Transportes Públicos.

1- Estado da segurança:

O que pensa sobre o estado da segurança nas zonas balneares?

Genericamente a linha de Cascais, que é a que nós lidamos mais directamente, o estado da segurança está em níveis perfeitamente aceitáveis. Obviamente que há sempre uma situação ou outra como em qualquer outra parte da cidade, ou até mesmo do país. Agora, em termos gerais, penso que as coisas estão bem. Não tem havido incidentes, sendo certo que há uma situação ou outra que é empolgada e extrapola-se um bocado.

Por exemplo, notícias de um arrastão e na verdade não houve arrastão nenhum, está mais do que confirmado. No ano passado houve uma situação ou outra pontual que às vezes acontece, também no verão, e depois também se tenta empolgar a situação com notícias menos verdadeiras até. Um situação: puxaram o alarme, de vez enquanto acontece, dá-lhes para andarem a brincar com coisas que não devem, e empolga-se um bocado as coisas, mas de um modo geral a segurança tem estado dentro dos valores aceitáveis.

De que forma a insegurança nas zonas balneares influencia os seus utilizadores?

Eu penso que actualmente essa questão não se coloca. Porque é certo que pode haver uma situação ou outra, alguém que possa ver um roubo ou uma agressão, enfim. Numa primeira fase essa pessoa possa ficar um pouco assustada, mas não tem havido ocorrências com importância tal que possa prejudicar ou influenciar a ida ou não do pessoal à praia. Uma questão ou outra pontual, mas nada que não se passe em qualquer outro local, não há esse clima de insegurança que só por causa disso possa motivar o pessoal a não ir ou arranjar outra alternativa.

2- Fontes de insegurança:

Quais os principais factores que influem na segurança das zonas balneares?

Nós durante a época balnear, na parte que nos diz respeito, na linha de Cascais, há um reforço de policiamento bastante significativo. Portanto, esse reforço de policiamento há-de, de alguma forma, evitar parte dessas ocorrências que possam gerar o tal clima de

insegurança. Há sempre EIR's que nos vão reforçar, também o CI às vezes, mas principalmente o GOC. Mas EIR's muitas, durante o verão, têm havido essa preocupação. Até antes da haver a época balnear começa logo a haver reforço. Na época balnear oficial há sempre várias EIR's ao longo da Linha, todas as Divisões vêm reforçar a linha de Cascais, portanto, para nós acaba por ser importante, aumenta o sentimento de segurança porque há mais policiamento e há mais capacidade de reacção da nossa parte no caso de haver alguma ocorrência que requeira outro tipo de intervenção.

Quem são os principais fatores de insegurança?

Por norma, quando acontece alguma situação, pode haver arrastões, não tem havido muito mas pode acontecer, há um ou outro roubo também, mas também muito pontuais. Às vezes é um grupo mais ou menos numeroso, 6, 7, 8, 9, enfim, mas têm sido coisas muito pontuais. Um telemóvel que está ali à mão... Muitos dos que vão no comboio, o mais das vezes por incivildades do que propriamente por crimes praticados, são grupos oriundos de bairros sensíveis e que se deslocam de autocarro aqui para a zona da linha e depois apanham o comboio. Às vezes acontece é o andarem um pouco a fugir aos revisores e gera essas confusões. Às vezes quando lhes vão pedir o bilhete e não têm, tentam fugir e às vezes reagem mal porque andam sem bilhete, mas basicamente é isso.

3- Resposta das autoridades:

De momento, o que está a ser feito para responder as ameaças e perturbações da ordem pública?

Quais as medidas concretas que têm sido tomadas para fazer face a tais ameaças e perturbações?

Normalmente nós focamos o policiamento mais para as zonas de maior afluência de passageiros, onde vêm principalmente os autocarros, principalmente os que vêm dessas zonas e que trazem normalmente mais passageiros tendencialmente mais problemáticos. O reforço é aí colocado quer por nós quer pelas outras Divisões limítrofes. Normalmente nós fazemos todos os anos, em colaboração com o Gabinete de Protecção da Câmara Municipal de Oeiras, um reunião com todos os intervenientes, com a CP, com a REFER com a Polícia Municipal com representantes de cada uma das Divisões, Sintra, Amadora, 3ª Divisão, Cascais e Oeiras, e connosco, DSTP. Há uma reunião de coordenação, com a Polícia Marítima também, por causa do espaço do areal. Aí pensamos em reunir esforços e sinergias para coordenar melhor os trabalhos e ver o que cada um faz e o quê. A Divisão de

Oeiras, por norma, coloca um posto policial junto à estação da Praia de Santo Amaro. A Polícia Marítima também diz o que faz, quantos elementos têm e por onde passam. Temos os contactos todos uns dos outros no caso de haver alguma alteração que nós nos apercebamos, ou que se configure como propícia a descambar, temos os contactos directos.

Começa-se logo à partida, pela linha de comboio. Tem lá pessoal que vem da linha de Sintra, sai em Benfica e depois apanham o autocarro 750, por exemplo, e vêm aqui para Algés e aqui fazem o transbordo e vão para a linha de Cascais. Isso é monitorizado. Nós normalmente quando vemos um grupo grande ou que pode gerar confusão avisamos logo. Normalmente com a CARRIS fazemos logo a triagem com pessoal nosso, com uma EIR com um Carro-patrolha ou dois. Quando vemos que há um grupo assim um bocado mais eufórico, que vem gerar confusão, faz-se também logo ali a triagem com os fiscais. Se tem bilhete entra se não tem não entra. Tendencialmente no princípio, mas se já forem no autocarro o próprio motorista também dá o alerta e, espera-se normalmente no local que temos combinado. Por exemplo, nesse autocarro também aconteceu mais do que uma vez, quando aquilo está a dar para o torto, faz-se um desvio pela Esquadra de Miraflores e quem tem bilhete vai para outro autocarro e quem não tem vai para a Esquadra. Há uma série de actividades que se têm feito.

4- Avaliação do desempenho das autoridades:

Como caracteriza o trabalho das Forças e Serviços de Segurança, nomeadamente a PSP, a PM e P. Municipal?

É boa. A reunião prévia que é realizada é importante para conjugar esforços. O pessoal sabe cada um a sua área, sabe exactamente onde os outros andam, quantos elementos tem a Polícia Marítima por dia. Sabemos que uma patrulha faz dali até aqui e outra daí para a frente e assim sucessivamente. Estão identificados os locais onde potencialmente há mais conflito, de modo que canalizamos para aí uma maior concentração de meios. Naqueles onde há menos não há permanência continua, é impossível ter pessoal em todo o lado em simultâneo, de “x” em “x” tempo passamos lá. O Carro-patrolha faz-se uma paragem e há os contactos, mesmo com as concessionárias. Também vêm sempre a essa reunião representantes das praias, das concessionárias, para ser passada alguma informação. É sempre diferente estarmos a falar cara a cara do que falar por telefone. Provavelmente nem se sabe quem está do outro lado. Vão à reunião, como disse representantes das concessionárias e apresentam também anseios e sugestões.

De que forma se ajusta o modelo de policiamento de proximidade às zonas balneares? Quais as principais dificuldades de aplicação?

De alguma forma estas parcerias podem-se considerar policiamento de proximidade, mas não é de facto policiamento de proximidade típico. Nós DSTP, não temos policiamento de proximidade dadas as características da Divisão, não temos nenhuma dessas valências. Isto é pessoal itinerante, não temos pessoal fixo. Nós fazemos a segurança aos comboios e à linha, a tudo o que sejam as infra-estruturas, mas o pessoal que passa ali é diferente do policiamento de proximidade, da Escola Segura e tudo o resto, Idosos em Segurança e Comercio Seguro. Estes têm ali um público alvo, direccionado, que nós não temos. O público é flutuante e no Verão então é quando há o bum maior. A linha de Cascais é a que sofre mais, as outras vão oscilando mas são mais ou menos regulares ao longo do ano. A linha de Cascais não. Nesta parte de Inverno, fora da época balnear ou fora do tempo mais quente, não quer dizer que seja na época balnear, a época balnear oficial começa mais tarde e já as praias estão cheias ou com mais movimento, mas de qualquer modo, esta parte do Verão, nestes três a quatro meses mais quentes no Verão há um fluxo enorme de passageiros. O policiamento de proximidade não se direcciona. O policiamento de proximidade já existe na áreas de onde vem o pessoal, portanto não faz sentido estarmos a aplicar um duplicação de meios porque o pessoal é itinerante. Ninguém mora na linha. Mora na linha, grosso modo, linha enquanto área geográfica, agora na linha de comboio e infra-estruturas é pessoal em que esse policiamento de proximidade que existe e está implementado em todas as divisões nas áreas de residência. Já está implementado e direccionado para quem tem que ser. Não faz sentido estarmos aqui a colocar. Agora se houvesse alguma actividade de distribuição de panfletos, dar conselhos, enfim, para as pessoas se precaverem em termos de segurança e auto-protecção, isso sim.

5- Sugestões gerais:

Dos vários actores sociais quais devem ser as suas preocupações e de que forma se poderá melhorar a segurança nestas zonas?

Que medidas sugere?

Penso que não há muito mais a fazer do que o que tem sido feito. Portanto, aquela reunião que fazemos anualmente no inicio da época balnear com todos os parceiros, com todos os intervenientes ao longo da linha e no acesso à linha ou às varias linhas, que até começa bastante distante. Começamos pela CARRIS logo, enfim, com todas as carreiras

que se dirigem para a zona da linha, continuamos com alinha de Sintra a detectar logo alguns incidentes que possam ocorrer e comunicamos para aqui para a linha de Cascais também estar a contar com isso. Sabemos que o pessoal vai para praia pela forma como vem vestida e a forma deles actuarem é dirigida. Com essa reunião todos os intervenientes presentes direccionam actividades para cada um deles onde se sugere que há mínima coisa se contacte uns com os outros. A CARRIS por exemplo, o motorista logo que se aperceba comunica-nos e há-de estar lá alguém à espera. Outras vezes vão logo a acompanha-los. Quando se vê que as coisas podem gerar algum conflito vai um carro-patrulha, por exemplo, acompanhar o autocarro até Algés. Em Algés está uma EIR quer no regresso quer na chegada quer no final da tarde. Este último ano, este último Verão, em Algés esteve sempre em permanência de manhã e à tarde uma EIR. Por norma da 4ª Divisão, se não podia da 4ª Divisão ia outra. É onde entra e sai muita gente, principalmente do autocarro 750, essencialmente muita gente que depois faz o transbordo para a linha de Sintra em Benfica. Fazer mais do que isto, também não podemos entrar no exagero. Só se fossem polícias em todos os comboios, em todas as estações, isso era como haver um polícia em cada rua, em cada esquina, quer dizer é impensável. Agora em termos de policiamento acho que está o quanto baste. Sem ser um Estado policial, mas penso que há policiamento suficiente, o que não impede que não possa haver uma ocorrência ou outra, isso há sempre por mais polícias que haja. Mas as coisas estão controladas. O ideal, obviamente, seria que não houvesse ilícito nenhum, mas isso é utópico, sabemos que nunca irá acontecer. Embora tenhamos que trabalhar nesse sentido, sempre no sentido de que não haja ocorrência nenhuma, sendo certo que temos consciência de que nunca conseguimos lá chegar, mas temos de trabalhar nesse sentido.

Anexo 3 – Entrevista ao Subintendente Miguel Coelho

Entrevista realizada no dia 21FEV11 Sr. Comandante da Divisão Policial de Oeiras, Subintendente Miguel Coelho.

1- Estado da segurança:

O que pensa sobre o estado da segurança nas zonas balneares?

Eu considero que há segurança só que essa segurança não se pode apenas basear na zona de Oeiras. Temos de ir mais a poente, ou seja, até Cascais porque a linha de comboio serve a zona de Lisboa até Cascais e os utilizadores das praias podem apanhar o comboio em qualquer uma das estações entre Lisboa e Cascais. Podem utilizar qualquer uma das praias da linha. O estado de segurança é bom, tendo em conta que os veraneantes destas áreas são pessoas residentes na linha ou muito próximas da linha de Cascais.

De que forma a insegurança nas zonas balneares influencia os seus utilizadores?

A segurança influencia muito, porque quem vem para as praias, sobretudo nos fins-de-semana, vem para a praia por lazer, para estar com a família, com os amigos, e porque gostam de um sítio calmo e sossegado, sem ser importunado. Se sentirem, ou se ouvirem a comunicação social a informar que nas praias da linha há insegurança, lógico que essas pessoas que procuram este local calmo já vão pensar duas vezes e talvez mesmo coibir-se de vir até às praias da linha, tendo mesmo preferência por outras praias. Portanto, é muito importante que as pessoas tenham a sensação, tenham a percepção, de que existe segurança nas praias e daí o nosso planeamento que fazemos anualmente, com a colocação de pessoal em pontos estratégicos, nomeadamente de visibilidade para que as pessoas vejam e tirem as suas próprias conclusões e não se deixem iludir por boatos mal intencionados. O patrulhamento de visibilidade transmite uma sensação de segurança para o cidadão.

2- Fontes de insegurança:

Quais os principais factores que influem na segurança das zonas balneares?

As pessoas deslocam-se para esta zona utilizando, sobretudo, três meios: o comboio (meio de transporte mais utilizado), o transporte particular e o transporte público colectivo de passageiros (autocarros). A utilização do transporte particular (automóvel) traz-nos

especial preocupação com o estacionamento, nomeadamente os furtos no interior de veículos. Este é um factor que pesa muito no nosso planeamento, que é colocar pessoal não só que está em visibilidade, mas também depois é coordenados pelos supervisores, determinar locais de passagem mais assíduos onde a susceptibilidade da ocorrência de furtos no interior de veículos é maior. Também através da nossa EIC que já conhece o *modus operandi* dos indivíduos suspeitos. Acima de tudo, não nos preocupamos apenas com a propriedade das pessoas, mas com a segurança das próprias pessoas (primeiro as pessoas e só depois a sua propriedade).

No que toca à segurança das pessoas, é nossa preocupação as deslocações, por exemplo das estações de Santo Amaro de Oeiras e de Oeiras. Na de Santo Amaro estamos a falar de um raio de acção de 300m para cada lado e na de Oeiras estamos a falar 700/800m. Centramos a nossa atenção para os trajectos utilizados pelas pessoas. Embora sem a competência na zona que é da Polícia Marítima, também não podemos descurar a segurança na própria praia, daí que nós temos pessoal nosso espalhado ao longo do passeio marítimo, especialmente na zona de Santo Amaro de Oeiras para que a visibilidade da Polícia seja efectiva e eficaz. Temos as EIR's, a própria Polícia Marítima, a Polícia Municipal que vai passando em giro, umas vezes em ciclo patrulhas outras vezes apeada e entre nós vamos coordenando o policiamento de segurança às praias, em especial à de Santo Amaro de Oeiras que é aquela que mais complicações pode trazer.

Quem são os principais factores de insegurança?

Uma ocorrência quando acontece não significa que obrigatoriamente seja cometida por um indivíduo do bairro a, b ou c. O concelho de Oeiras tem ZUS (Zonas Urbanas Sensíveis) e os que vêm de autocarro vêm principalmente dessas zonas, mas o que se tem constatado há já alguns anos, até porque desde 2007 que não tem havidos grandes problemas nestas praias (eu estou aqui desde 2008), é que os principais problemas foram causados por indivíduos associados a bairros da linha de Sintra. É preciso compreender a deslocação pendular destas pessoas para depois envolver outras entidades neste planeamento.

Então é assim: a linha de Sintra faz ligação com um dos principais autocarros da Carris (carreira 750 em Benfica). Quem vem desta zona de Sintra e da Amadora vem de comboio e sai na estação de Benfica, e na estação de Benfica apanham o autocarro 750. Esse autocarro além de trazer já indivíduos daquela zona urbana passa pelo Bairro da Boavista e vem até Algés. Em Algés apanham o comboio e deslocam-se até qualquer praia

da linha com relativa facilidade. Aquelas situações que aconteceram há já alguns anos com agentes da polícia a serem agredidos e também a situação do pseudo arrastão na praia de Carcavelos envolveram indivíduos dessas zonas (oriundos de zonas urbanas sensíveis).

3- Resposta das autoridades:

De momento, o que está a ser feito para responder as ameaças e perturbações da ordem pública?

Quais as medidas concretas que têm sido tomadas para fazer face a tais ameaças e perturbações?

É feito um planeamento que visa as entidades que já viu naquela OP (Ordem de Operações), no sentido de haver um canal de comunicação e informação por parte de todas as entidades. Com a Carris é o melhor que há, envolvendo também a Polícia Municipal, a Polícia Marítima e a Protecção Civil. É sempre feito uma reunião de coordenação de forma atempada, embora seja a PSP que convoca essa reunião e explica o planeamento. Todos os anos, quando faltam sensivelmente 15 dias (oficialmente a abertura das praia – época balnear - dá-se a 1 de Junho, se bem que o ano passado até foi mais cedo nalgumas zonas do país) temos a reunião de coordenação. Desde que adoptámos uma forma de controlo com a Carris, com aqueles autocarros que levantavam muitos problemas (autocarro 750 - tentamos controlar os problemas a montante e assim evitar que eles a jusante se instalem), fazemos uma amostra daqueles autocarros (especialmente aqueles a partir das 11h00 até às 15h00), tentando controlar os mesmos.

Como eles passam em frente à Esquadra de Mira Flores, nós já lá temos pessoal para efectuar o controlo daqueles que têm título válido de transporte. A Carris também lá tem outro autocarro para continuar o transporte daqueles que têm título válido. Quanto aos outros, são alvo das respectivas coimas por parte dos fiscais da Carris. Isto permite fazer uma triagem muito grande. À noite, no regresso, fazemos a mesma coisa, mas isso já no largo D. Manuel I, à saída da estação de Algés. Temos lá, normalmente, 2 EIR's que fazem segurança aos funcionários da Carris que efectuem a triagem a quem não tem título de transporte válido. A par disso, colocamos pessoal nosso nas duas paragens ao longo da Avenida dos Bombeiros Voluntários de Algés que é por onde circula o itinerário do autocarro 750 da Carris que entra depois na CRIL e sai da nossa área. A colocação de pessoal nestas duas paragens serve para evitar que eles entrem nestas paragens porque não podem entrar nas paragens do Largo D. Manuel I. Além disso, vai até ao final da nossa área uma patrulha dentro do autocarro. Tudo isto tem evitado problemas.

Eu sei que a 4ª Divisão se queixa porque eles depois começam a ir por Pedrouços, apanham o eléctrico sem bilhete porque eles depois têm de tomar o caminho de regresso a Sintra e às estações que tomaram para regressarem a casa. Mas nós fazemos o policiamento desta forma e a 4ª Divisão tem conhecimento desta situação e também deve fazer o seguimento e o controlo desses indivíduos, que nalguns casos chegam até aos 45 anos de idade.

4- Avaliação do desempenho das autoridades:

Como caracteriza o trabalho das Forças e Serviços de Segurança, nomeadamente a PSP, a PM e P. Municipal?

A coordenação entre as diversas entidades envolvidas é muito boa, em especial com a Polícia Municipal (comandada por um oficial de polícia). Com a Polícia Marítima também é óptima, mas os problemas da falta de meios não permitem fazer melhor. Oeiras é um concelho com 11kms de frente ribeirinha, desde a praia da Torre, a praia de Santo Amaro, a praia de Paço de Arcos, a praia de Caxias. Dois elementos da Polícia Marítima é manifestamente insuficiente. Daí que mesmo naquelas áreas em que a competência é da Polícia Marítima nós também vamos lá, e é esse o entendimento entre nós. No ano de 2010 houve uma alteração para melhor. Para além de terem estes dois elementos de patrulha sempre em serviço em toda esta área, tinham também um reforço, especialmente a partir das 13h00 até às 19h00. Foi um reforço óptimo porque nos deu mais latitude para coordenar as nossas EIR's.

Nós temos dois picos de afluência às praias. Temos o das 10h00 até às 14h00 que se traduz na chegada à praia e depois a saída a partir das 18/19h00 até às 21h00. Neste sentido, temos de posicionar pelo menos uma EIR que fica ali na zona de Santo Amaro de Oeiras, que é a estação mais próxima (300m) e que melhor serve a praia. Temos uma outra EIR no Largo D. Manuel I, junto à estação de Algés, que por vezes somos auxiliados por uma EIR que o comando manda em reforço. Às vezes é reforço para a própria estação de Algés, mas que nós aproveitamos alguns elementos de reforço para posicionar no Largo D. Manuel I, no sentido de podermos deslocar as tais patrulhas para a Avenida dos Bombeiros Voluntários até que o autocarro saia da nossa área. A Carris agradece, tecendo rasgados elogios à nossa actuação. Também foi pela primeira vez o ano passado que estiveram na reunião de coordenação as próprias concessionárias, coisa que até então não acontecia.

A reunião que havia era com a Polícia Municipal, devido às taxas em vigor e não com a PSP e a Polícia Marítima devido a questões de segurança. Isto permitiu tirar

algumas ilações e esclarecer algumas dúvidas que existiam relativamente a alguns interesses das próprias concessionárias. O proprietário do Bar Amarelo em Santo Amaro de Oeiras assim que avistava um grupo de pessoas negras chamava logo a PSP sem que existisse motivos para tal. Foi advertido por tal facto. Havia quase que um trauma nas praias da linha. Assim que a central recebia uma comunicação encaminhava logo todos os meios disponíveis para o local sem necessidade aparente. Existe um CP do outro lado da marginal, passando por baixo da linha do comboio através da passagem inferior, com elementos nossos (posto móvel das 08h00 às 20h00) que responde rapidamente a qualquer ocorrência que possa haver. Só em caso de necessidade, e após avaliação pelos nossos elementos, é que são mobilizados elementos de reforço para o local da ocorrência.

De que forma se ajusta o modelo de policiamento de proximidade às zonas balneares? Quais as principais dificuldades de aplicação?

O PIPP tem características próprias que se divide na escola segura, ao comércio, e os idosos. O que nós fazemos nessa altura: nessa altura colocamos principalmente os agentes destacados para a escola segura para o policiamento das praias. Não é bem na vertente PIPP, mas eles estão lá e têm uma maior percepção e estão melhor preparados para lidar com as pessoas, nomeadamente os mais jovens em idade escolar. Eles já têm uma maior prática e experiência em lidar com os jovens. Não há uma formação específica para os elementos do PIPP que vão fazer policiamento às praias.

Agora é assim, se me perguntar o que é que acha que era melhor para o caso das condições que oferece a praia de Santo Amaro de Oeiras e a praia de Paço de Arcos que até têm uma extensão de passeio marítimo de 3600m, eu dir-lhe-ia que pegava nessas equipas e colocava-os a andar de bicicleta para poderem policiar essa grande extensão do passeio marítimo. Colocava duas patrulhas: uma em cada extremo e a percorrerem de forma alternada o passeio marítimo. Esta situação permitia uma visibilidade constante em todo o passeio marítimo com apenas 4 elementos. Permitia uma maior proximidade às pessoas e, concomitantemente, um maior sentimento de segurança. No entanto, para isto era preciso que nós tivéssemos meios, nomeadamente as respectivas bicicletas.

5- Sugestões gerais:

Dos vários actores sociais quais devem ser as suas preocupações e de que forma se poderá melhorar a segurança nestas zonas?

Que medidas sugere?

A Câmara Municipal de Oeiras tem contribuído muito para baixar a criminalidade no concelho de Oeiras. O concelho de Oeiras tem 46km², tem 10 freguesias, tem 3 ZUS e a CMO tem contribuído muito para que a segurança dos munícipes seja boa. Quando digo boa quero dizer que tem havido um decréscimo da criminalidade e a população sabe que pode contar com a sua polícia, com as Forças de segurança que estão implementadas no concelho. A Câmara em termos de meios tem contribuído: desde que estou aqui já disponibilizou duas viaturas para a escola segura, com contrato de locação que inclui tudo, excepto o combustível. Ofereceu-nos também uma viatura descaracterizada para a EIC (Opel Corsa) e tem-nos apoiado muito no melhoramento das instalações, nomeadamente a EIC que estava espalhada por vários locais e hoje está instalada num edifício com muita dignidade, e até se pode afirmar que são o ex-líbris das instalações da PSP de Oeiras.

A Câmara de Oeiras colabora muito com a PSP e são muito receptivos às sugestões que nós fazemos, nomeadamente nas praias dando actividades aos jovens enquanto lá estão, através da Divisão de desporto da Câmara. Não é um desporto dirigido a alguns em particular, mas sim para toda a gente. Isto permite ocupar os jovens no desporto, dissuadindo-os de práticas ilícitas ao longo da praia, até porque são os próprios jovens oriundos dos bairros (ZUS) que procuram essas actividades. A própria Câmara, através da Polícia Municipal, disponibiliza para as acções e para a aplicação por parte da Polícia Municipal nas praias do concelho. Nunca colocámos essa situação no fornecimento de bicicletas, mas acredito que a Câmara não se recusasse a fazê-lo porque são os principais interessados em ter o concelho seguro.

Nós conseguimos baixar a criminalidade quase 11,8% no ano de 2010. Já no ano de 2009 nós baixamos quase 7%. A câmara sabe destes dados e tem orgulho na actuação das forças de segurança. Para além disso, contribui, na medida do possível, com as forças de segurança do concelho para aumentar o nível de segurança. Quanto a outros meios que a própria Câmara possa disponibilizar, penso que é só uma questão de nós propormos. Aliás, isto das bicicletas já o ano passado foi falado entre mim e o Comandante da Polícia Municipal (Subintendente Palhau).

O policiamento de proximidade é o caminho, não tenhamos dúvidas. Quanto mais próximo estivermos da população, mais aceites nós seremos e melhor colaboram connosco. Porque não aproveitar os dias de maior afluência às praias (sábado e domingo) para apresentar uma imagem mais positiva da polícia interagindo e mostrando às pessoas o que

é a polícia (por exemplo com as nossas equipas cinotécnicas). Penso que seria uma ótima oportunidade para nós estarmos próximos das pessoas. O nosso actual DN, há um ano ou dois atrás, no 2 de Julho, dia da PSP, apresentou um novo sistema de vigilância aérea – os Paramotores. Bastava passar um planador desses para um lado e para o outro para dar uma imagem operacional da PSP que iria contribuir para a própria segurança, dignificando, ao mesmo tempo, a imagem da instituição. Mas penso que a parte cinotécnica, fazendo uma apresentação das respectivas valências operacionais (ordem pública, droga, explosivos, busca e salvamento) seria ótimo e seria mais uma forma de chamarmos a atenção das pessoas para uma determinada actividade operacional, proporcionando uma imagem positiva e de divulgação da própria PSP pela população.

Poder-se-á considerar uma ideia utopia, mas não é. Nós temos uma banda de música, e porque não utilizá-la também utilizando os meios que a Câmara disponibiliza para algumas bandas tocarem. São ideias, na minha opinião, a ter em consideração para incrementar um sentimento de presença e segurança na população.

Veja o que sucedeu no Tamariz/Estoril. Na minha opinião tem uma relação directa com o tipo de policiamento que nós implementámos em Oeiras. Podem ter sido indivíduos que apareceram na nossa área de responsabilidade, mas dado o elevado dispositivo colocado no terreno percorreram o passeio marítimo e só se sentiram confortáveis para causar distúrbios na zona do Tamariz, porque se os causassem em Oeiras, provavelmente seriam logo apanhados (provavelmente até estudaram o dispositivo operacional antes de actuarem). Penso que o caso da segurança nesta zona das praias muito próximas das ZUS tem decorrido de uma forma bem diferente do que tem sucedido, por exemplo, com o Algarve. No Algarve existe selecção das pessoas que para lá vão. Não são todas as pessoas que têm possibilidades económicas para se deslocar até lá. Aqui não, as pessoas são de cá estão muito perto das praias. Daí que a nossa instituição deveria ter mais cuidado na afectação dos recursos humanos, nomeadamente com o reforço operacional do CI no Algarve, dando mais preponderância aos grandes centros urbanos onde se situam os problemas de segurança, em especial durante a época de verão com a afluência massiva de pessoas às praias da linha.

A responsabilidade do planeamento é nossa e nós alertamos para os aspectos relativos à segurança, nomeadamente a questão do reforço aos períodos mais sensíveis (fins de semana) de forma fundamentada e atempada. No entanto não vem ninguém. Só existe resposta e disponibilidade de reforço quando os problemas acontecem e isso não é fazer prevenção. Se um comandante de divisão, atendendo aos problemas que existem e

que requerem especial atenção, solicita o reforço de uma equipa do CI para um determinado dia e por um determinado período de tempo (sobretudo ao sábado e domingo), e a resposta que obtém não é atendida, isso não é fazer prevenção, sobretudo quando existe algum problema e logo é disponibilizado um grupo inteiro para o efeito. A prevenção é feita antes dos problemas acontecerem e não quando eles, de facto, acontecem.

Neste sentido, temos de melhorar e trabalhar mais esta parte. É preferível as medidas serem tomadas a tempo e nada acontecer do que o contrário. A nossa presença não é quantificável, isto é, não é possível quantificar o número de ocorrências que deixaram de acontecer pela nossa presença. Assim, torna-se imperativo a tomada de medidas para fazer face à forte afluência de pessoas às praias da linha durante a época balnear. O concelho de Oeiras já teve problemas muito graves, com elementos policiais a serem hospitalizados após o lançamento de garrafas, indivíduos que no areal simulam problemas entre si para chamar até eles a presença de elementos policiais com o objectivo de os agredirem, mas os elementos policiais já conhecem estas artimanhas e já não ocorrem às brigas simuladas. A prática e a experiência do nosso pessoal também ajuda muito, em especial, o pessoal das EIR's.

Anexo 4 – Entrevista ao Subintendente Domingos Antunes

Entrevista realizada no dia 01MAR11 ao Sr. Subintendente Domingos Antunes, Director do Departamento de Polícia Municipal de Cascais.

1- Estado da segurança:

O que pensa sobre o estado da segurança nas zonas balneares?

Em primeiro lugar o caso de Cascais é um caso atípico, um ajustamento em termos de estratégia de segurança. Primeiro, as épocas balneares definidas por lei começam dia 1 de Junho e acabam no dia 15 de Setembro, o que não se verifica em Cascais. Isto porque tem um micro clima em que a época banhar, no nosso entender, deve ser todo o ano. Infelizmente a estratégia das polícias só são vocacionadas para o Verão, para o pico do Verão, o que para mim em termos estratégicos começa por ser errado.

Em segundo lugar, estamos agora a lançar um fórum municipal, infelizmente ainda ao nível municipal não há uma coordenação e uma cooperação entre as polícias porque não existe uma lei. Isto tudo passa pelo relacionamento pessoal que os comandantes ou os diversos directores das forças têm uns com os outros. Em bom rigor não existe uma *task force* relativamente à segurança das praias em termos policiais. Tudo o que tem sido feito é na base do pessoal, e do conhecimento das sinergias que cada um vai tentado gerir com o outro, mas não deve ser assim. Deve exactamente ser transformado num regulamento em que havendo factores de risco e esses factores de risco são evidentes: há mais população, há mais dificuldades no estacionamento, há um turismo sénior, por exemplo, em Cascais que difere já de Oeiras. Nós temos uma população que utiliza as nossas praias completamente diferente da de Oeiras. Por outro lado é o patrulhamento a nível da orla costeira que não pode ser igual.

Este é um grande problema das NEP's. Quando se faz uma NEP é geral e abstracta, é para todo país ou para a área metropolitana, mas depois há aqui micro experiências que nós temos de retirar o melhor delas, que é o seguinte: nós temos duas praias que têm os maiores problemas de segurança. Uma das justificações é primeiro: porque se situam muito próximos dos transportes públicos, uma delas é o Tamariz e outra é Carcavelos. Todos os actos que foram depois potenciados pelos órgãos de comunicação social ocorreram nestas duas praias. Para o Guincho, pela sua configuração, porque não está servida de transportes públicos é uma praia mais selectiva, na praia da Conceição a mesma coisa, nas Avencas da Parede também. Só vão para essas praias quem tem

transporte. Agora nas outras são praias de massa, o que exige por parte dum policiamento é que a estratégia tem de ser diferente e a tática policial tem de ser completamente adaptada a estes dois locais.

De que forma a insegurança nas zonas balneares influencia os seus utilizadores?

Há sempre uma relação directa entre fenómenos criminais e depois a procura deste tipo de território. Em todo o caso, o que nós sentimos é que pese embora algum alarmismo de um ou outro incidente, temos tido sempre mais ou menos a mesma taxa de ocupação. A experiência diz-nos isso, de utilização da praia. Se bem que ocorrem este tipo de eventos que são desagradáveis, naturalmente sentimos logo nos primeiros dias um decréscimo de utilização das praias, mas isto tem a ver com o factor psicológico. Também há o contrário, que é a estratégia policial. A seguir a um evento destes vê-se muito mais polícia, parece que é uma reacção, portanto estes dois factores são contrários. Naturalmente podemos assistir a uma diminuição, mas dos anos que tenho em Cascais e são muitos, não verifico que haja uma diminuição, antes pelo contrário.

Primeiro há uma facilidade no transporte público. Houve um aumento do poder económico, hoje é fácil ir para Carcavelos, é fácil ir para o Tamariz. Verificam-se grupos de jovens que descem de norte para sul em direcção à praia, coisas que não se viam em 1994, não havia essa capacidade. Hoje os jovens também estão mais mobilizados para esta questão das praias, têm mais uma cultura de grupo, de escola, de bairro. Por outro lado, temos também de pensar que a linha de Cascais têm uma oferta completamente diferente do que tem Oeiras, sem menosprezar os nosso vizinhos. Mas o facto é que as pessoas, também de acordo com a nossa experiência, nunca fizemos um estudo desses, mas quem nos procura muitas vezes são pessoas de Loures, da Amadora, das áreas metropolitanas um bocadinhos mais distantes das praias. O que indicia que efectivamente, temos aqui algum *glamour*, alguns factores que atraem mais até as próprias pessoas. Isso não se vê só aqui, vê-se por exemplo ao nível do Centro Comercial, entre o Cascais Shopping e o Oeiras Parque é evidente. As pessoas também gostam de ver figuras públicas. Há pessoas que vão para o Cascais Shopping fazer de paparazzis, é efectivamente um Centro que congrega muita gente, gente conhecida e pessoal da linha da Amadora e de Sintra vêm para ali. No entanto, têm o Fonte Nova, têm o Beloura, têm uma série de Centros Comerciais.

2- Fontes de insegurança:

Quem são os principais fautores de insegurança?

O que eu posso responder em concreto. As pessoas que foram identificadas sempre neste incidentes coincidem com pessoas de fora do território. Isto pode ter uma explicação, mas é uma explicação não científica, é empírica, isto tem a ver com o factor do desconhecimento. É preferível efectivamente a pessoa cometer um acto ilícito fora dum sítio onde se conhece, do que propriamente num sítio onde é conhecido. Estive em Carcavelos (como oficial da PSP) e raramente as pessoas que furtavam dentro do bairro eram pessoas do bairro. Furtavam nas imediações do bairro e depois refugiavam-se no bairro. Os últimos estavam identificados como sendo da zona de Loures, Santo António dos Cavaleiros e da zona de Santa Filomena (Amadora). Eles descem a uma zona de anonimato e chegam aqui às praias e é difícil as pessoas identificarem-se. Agora que isto tenha a ver com um perfil do causador de distúrbios, não. Poderá é ter esta explicação que efectivamente é melhor praticar, para dificultar a sua identificação, fora do que dentro de casa.

Quais os principais factores que influem na segurança das zonas balneares?

Primeiro ponto e principal ideia que queria focalizar: enquanto a polícia não se mentalizar que tem de conquistar novamente a rua e o espaço público não vamos lá. O esquema da proximidade tem a ver também com uma proximidade psicológica. Temos de estar na rua. Eu tenho de ver polícia, ainda que a polícia possa estar ali mais numa postura informativa, mas psicologicamente as pessoas sentem-se inseguras porque não há polícias. Existem já alguns trabalhos que através de inquéritos, as pessoas dizem sentir-se inseguras porque não vêem polícias, ainda que não hajam crimes naquela zona. Eu não tenho a mínima dúvida que neste casos e, falo por experiência nos dois casos mais graves, um do arrastão e outro no Tamariz, que as pessoas de forma unânime disseram que não viram polícias. Se a polícia tiver um patrulhamento preventivo e proactivo muito antes da época balnear, lá está, não de reacção mas de acção, tenho a certeza que minimiza completamente este factor de insegurança. Aliás, viu-se isso. A partir do incidente do Tamariz, como as várias polícias que estavam todas no terreno não tivemos mais nenhuma situação. E com o arrastão de Carcavelos também, que não foi arrastão, mas na gíria acabou por se identificar como arrastão.

3- Resposta das autoridades:

De momento, o que está a ser feito para responder as ameaças e perturbações da ordem pública?

Quais as medidas concretas que têm sido tomadas para fazer face a tais ameaças e perturbações?

A Polícia Municipal nessa área é limitada (ordem pública), actua de forma subsidiária e complementar às forças de segurança. Aquilo que nós podemos contribuir e acho que contribuimos de forma decisiva é, em primeiro lugar, orientar o nosso policiaimento nessas zonas e nesses picos. Não precisa de ser na época balnear, sempre que há picos flutuantes de mais massas em termos populacionais, designadamente nas Páscoas, no Carnaval, nas Festas do Mar, temos sempre esta capacidade de orientar o nosso policiaimento para sul. Preocupamo-nos, em primeiro lugar, com a libertação dos corredores de acesso às praias, que é muito importante no caso de haver uma intervenção o socorro e a emergência só pode lá chegar se tiver desimpedido. Segundo, preocupamo-nos com o estacionamento nos passeios marítimos. Infelizmente os passeios, que é para as pessoas e utilizam-nos os veículos, temos a preocupação com o programa de acessibilidade para todos. As pessoas estacionam em lugares para deficientes, também damos esse contributo que é proceder às remoções dessas viaturas. Fazemos essa visibilidade e por outro lado fazemos sempre essa articulação com os MAREZINHAS, e é esse o nosso contributo, mantendo aqui um clima que diminua esta potencialidade de haver algum conflito de ordem pública.

4- Avaliação do desempenho das autoridades:

Como caracteriza o trabalho das Forças e Serviços de Segurança, nomeadamente a PSP, a PM e P. Municipal?

Não estou nada satisfeito, porque não me contento com pouco. Era possível dar um passo mais ambicioso e que se conseguisse reflectir em termos de qualidade do serviço público em termos de segurança. Infelizmente, como ainda não conseguimos ultrapassar algumas questões que às vezes prendem-se com mentalidades, vamos tentando gerir um bocadinho o caos, mas sempre um bocadinho na vanguarda e tentando sempre criar aqui inovações. Entre elas, uma foi criar aqui um “contracto local de segurança” com a PSP e com a Polícia Marítima, em que definíamos para haver uma maior racionalização, cooperação e optimização dos meios. Definimos horas de patrulhamento, uma parte da

manhã caberia à PSP, outra à Polícia Municipal, e depois durante a noite à Polícia Marítima e de forma rotativa, porque constatamos que havia aqui períodos de zonas de brando e aqui períodos de grande conflitualidade e de grande saturação. Isto só demonstra que é uma descoordenação total entre as polícias. Mas como não existe nenhuma lei e as pessoas entendem que devem fazer aquilo que a sua consciência dita, sem procurar trabalhar em rede, é difícil, isto só se consegue ultrapassar através da relação pessoal.

Nós fazemos sempre uma reunião preparatória, normalmente na Capitania, onde todos os concessionários estão presentes e o Presidente da Associação de Concessionários, onde há as variadíssimas entidades que podem influenciar a segurança, desde a Empresa Municipal de Ambiente de Cascais, ao Instituto de Conservação da Natureza, à RH, à CCBR. Todas essas entidades têm assento nessa reunião preparatória para depois nós criarmos esses palcos informais de troca de informação e para respondermos às questões que nos são colocadas, nós fazemos sempre isso. Esse “contrato local de segurança” informal que nós fizemos e que eu acho que Oeiras passou a fazer, foi exactamente para discutir esses horários de patrulhamento das diferentes entidades.

Quando os recursos são escassos, só conseguimos melhorar se conseguirmos trabalhar em rede. Agora se cada um está a trabalhar para o seu lado dispersamo-nos em meios e não temos tanta eficácia. Se calhar para resolver um problema bastariam 2 pessoas e assim precisamos de 10 ou 20. Depois cada um tem o conhecimento só para si, não partilha e não partilhando as estratégias são completamente descoordenadas, é uma descoordenação total. Aquilo que eu acho é que efectivamente cada vez mais e, também era a terceira nota que queria dar, é que ao nível municipal tem que haver um lei, ou na área metropolitana, que defina, que diga claramente quais são as premissas de cooperação e os limites dela, de outra maneira não conseguimos. Nós não temos informação sobre alguns aspectos criminais que ocorreram. Quando nós hoje temos uma oferta de segurança que são 56 Agentes, que podem claramente contribuir para a diminuição dessa criminalidade, mas infelizmente não cruzamos informação.

Estamos agora à espera que na criação deste fórum municipal que começa amanhã, que é precisamente nesse sentido, dessa necessidade, esperamos que seja replicado brevemente para outros municípios. É interessante, já agora esta é uma maneira criativa, imaginativa de nós criarmos aqui uma inteligência territorial baseada nesta capacidade de cada um se dar ao próximo, vamos criar aqui reuniões mensais entre as 5 forças: o SEF, a Polícia Marítima, a Polícia Municipal a GNR e a PSP de maneira a que cada um partilhe a informação e que saia daqui uma estratégia completamente definida e orientada para uma

coisa que é essencial, que é a qualidade de vida das pessoas. É para isso que nós estamos cá. Penso que também é inédito criarmos aqui um fórum municipal de segurança, sobretudo como se está a aproximar a época balnear e tem também esse fito. É exactamente para nós optimizarmos os meios e sobretudo num ano em que temos grandes carências. Atravessamos momentos complicados que só se conseguem atravessar desta maneira, cooperar, sem cooperação não vamos lá. Quer ao nível europeu quer ao nível municipal, é como aquela máxima: pensar global mas agir local, e também temos de pensar em termos globais, macro segurança, mas depois em termos territoriais temos de criar esta criatividade e esta inteligência territorial ao nível da segurança, doutra maneira não conseguimos.

De que forma se ajusta o modelo de policiamento de proximidade às zonas balneares? Quais as principais dificuldades de aplicação?

Primeiro ponto: tem a ver com os meios que as policias continuam a dispor, que são meios mais vocacionados para uma segurança pública e para a via pública. Porque nas zonas balneares, por questões geográficas e físicas das praias, necessitam de outra adaptação. Não é por acaso que a Polícia Municipal adoptou o policiamento com os Segways, muito mais adequado. Não é por acaso que agora a Polícia Municipal, muito recentemente, fez um esforço de aquisição das moto4, porque efectivamente são zonas que exigem outros meios que não os do patrulhamento normal. A Polícia Marítima hoje tem também moto4, portanto já começamos a adaptar-nos relativamente ao terreno.

Agora o que eu acho é que o policiamento tem de primeiro assentar numa relação de grande convivência entre todos os parceiros que actuam na praia. É um espaço público, tem de ter regras. Primeiro: os concessionários têm de estar envolvidos. Esses são os primeiros agentes informais de segurança. Segundo: os nadadores salvadores que, pela sua proximidade, são aqueles que identificam mais rapidamente um problema e não é só um problema de segurança, também tem a ver com um problema de gestão da praia, cumprimento das regras da praia. Terceiro: também podemos envolver a sociedade civil. Felizmente Cascais têm um modelo excepcional, que também era a segunda mensagem que gostaria de transmitir. Temos um programa de ocupação de jovens durante o Verão. Este ano batemos o recorde, cerca de 700 a 800 jovens, que são designados os MAREZINHAS, que é um programa basicamente de agentes informais de segurança. Não fazem só segurança, fazem também ambiente, apoio social, etc.. Como são as pessoas que todos os dias estão na praia, conseguem perceber as sinergias, conseguem perceber os

movimentos na praia, dos seus utilizadores. Conhecem basicamente todas as pessoas ali, funcionam quase como uma família e, o que é certo é que as pessoas de ano para ano voltam ao mesmo programa e já conseguem trazer um saber uma competência e conseguem ainda melhorar o programa. Aquilo que eu vejo é que a articulação entre estes agentes informais de segurança, que são jovens, ocupam o seu tempo, além que recebem uma pequena quantia da Câmara, também têm esta articulação com a polícia e com a Polícia Municipal é excelente.

Eles têm um telemóvel em cada praia, tem também a Vodafone a patrocinar este programa, em que eles qualquer coisa ligam. Não raras vezes já ligaram inclusivamente para identificar indivíduos com práticas desviantes até ao nível de suspeitas de crimes sexuais, pedofilia etc.. Foram os MAREZINHAS que os identificaram pela primeira vez, porque como estão lá todos os dias, são os primeiros a vê-los, vê a primeira, vê a segunda, vê a terceira. O famoso arrastão de Carcavelos, quem deu o alerta foram os MAREZINHAS. As polícias hoje também têm de ser inteligentes para tentar montar um estratégia de segurança, mas ao mesmo tempo envolvendo a sociedade civil. Neste campo os municípios têm um papel relevante, quer em programas deste género, de ocupação de jovens, poderem ter um outro contributo decisivo, menos musculado, se calhar mais apelativo, mais próximo, porque são jovens, acabam por ter até uma cultura diferente, e por outro lado é impossível à PSP ou à GNR ter 600 elementos durante 3 meses. Mas o facto é que Cascais consegue ter 600 jovens a trabalhar na área da segurança. Como resposta final, o que eu penso é que o policiamento deve assentar claramente numa matriz de presença policial, mas ao mesmo tempo envolvimento da sociedade civil, neste caso também os municípios.

Penso que já atingimos o patamar do policiamento comunitário, que se diferencia do policiamento de proximidade, envolver os concessionários. No início de cada época balnear eles reúnem com as polícias, pelo menos connosco, em que nós temos os contactos privilegiados de cada concessionário. Porque é o produto que nós temos de vender, o concessionário é o primeiro zelador por aquele espaço, se ele tem o benefício também tem de ter algum encargo. Ele paga uma taxa à Câmara e à Capitania, mas depois é obrigado a fazer a limpeza da sua área, a mudar os sacos do lixo, a pagar ao nadador salvador e depois também tem todo o interesse em colaborar com a polícia, porque sempre que há um incidente ele já sabe que tem um telemóvel, tem a capacidade de ter rapidamente a polícia no local.

5- Sugestões gerais:

Dos vários actores sociais quais devem ser as suas preocupações e de que forma se poderá melhorar a segurança nestas zonas?

Que medidas sugere?

Em primeiro lugar uma alteração da mentalidade de quem dirige este tipo de serviços. Em vez de ter uma mentalidade de “quinta”, deve ter uma mentalidade de serviço público. Segundo, deve haver uma redução substancial das entidades que mandam no mar e no domínio público marítimo, são cerca de 13 e portanto ninguém se entende. Terceiro, que haja coragem política. Esta nossa necessidade e esta nossa preocupação em ter regulamentos, porque infelizmente as pessoas só orientam os seus comportamentos através da lei, é estranho mas é assim. Há necessidade de nós legislarmos tudo. Infelizmente tem de ser, porque as pessoas não conseguem fazer um acto de contrição e dizer não, vamos estabelecer laços. A lei não vem resolver nada, uma delas é esse regulamento. Quarto, continuar a insistir claramente no envolvimento na sociedade civil. Qualquer estratégia policial sem envolver a sociedade civil está condenada ao fracasso à partida. Portanto, cada vez mais envolver essas pessoas. Quinto e como último recurso, adoptar novas tecnologias a favor da segurança e em alguns locais considero extremamente importante a videovigilância.

Voltando atrás, ainda há muitas formas, não só pelos jovens mas também pelos idosos reformados, se conseguissem, através dos lares, da Santa Casa da Misericórdia, um envolvimento dessa gente, que ainda são úteis, de maneira a produzir segurança, que estivessem ali quase como olheiros e que fossem quase como que o avô que chama à atenção o neto. Se nós conseguirmos de facto ter esta capacidade de uma forma humilde trabalharmos todos não tenho a mínima dúvida que nós teríamos uma melhor segurança em Cascais e no país.

Anexo 5 – Entrevista ao Subchefe Grilo

Entrevista realizada no dia 01MAR11 ao Subchefe Grilo, Adjunto do Comando da Polícia Marítima e Chefe da área de fiscalização da Polícia Marítima.

1- Estado da segurança:

O que pensa sobre o estado da segurança nas zonas balneares?

Notei que na época balnear transacta já esteve melhor do que há dois anos. Porque já houve uma melhor coordenação. Em 2009 a cooperação entres estas três forças, a Polícia Municipal, a PSP e a Polícia Marítima, começou a surtir alguns efeitos e no ano passado já esteve melhor. Nós estamos mais em Carcavelos, ou tendencialmente mais em Carcavelos com aqueles grupos que vêm de diversos sítios. Podia-se dizer que é só pessoal que vem daqui só da linha de Cascais, mas na verdade vêm da linha de Sintra, vêm de bairros, desde Odivelas, Chelas. Devido à facilidade de transportes juntam-se todos na praia de Carcavelos. É uma praia muito grande, que lhes dá espaço de manobra para muita coisa, tanto assim é que no ano passado já se notou que eles começaram a sentir que estavam mais controlados naquela zona e começaram a dispersar para outras zonas inclusive para o Tamariz. Também tivemos alguns problemas na praia do Tamariz, porque eles começam a ver-se acompanhados num lado e começar a dispersar para o outro, mas sempre para praias em que as estações de comboio ficam mais próximas, estas são sempre as praias preferenciais.

De que forma a insegurança nas zonas balneares influencia os seus utilizadores?

No ano passado, salvo erro em Julho, tivemos uma situação mais grave. Envolveu a utilização de arma de fogo, armas brancas e, naqueles dias, no momento obviamente a maior parte das pessoas de bem dispersaram. Nos próximos dias deixaram de ser frequentadoras da praia. Depois começaram-se a aperceber de que havia garantias de segurança, as pessoas ficam alarmadas, como é obvio, e assim que notam que esses sinais, ainda para mais estão visíveis os sinais de insegurança, puro e simplesmente deixaram de vir às praias.

2- Fontes de insegurança:

Quais os principais factores que influem na segurança das zonas balneares?

As praias menos seguras são sempre as que têm um acesso mais facilitado, contra factos não há argumentos, é mesmo assim. Mais do que qualquer outro meio de transporte aqui na área, as praias que têm estações de caminhos de ferro mais próximas são aquelas que causam mais problemas. Claro que quem quer causar problemas sente-se sempre mais à vontade numa praia grande com vários acessos e, claro está, com diversos pontos de fuga, do que numa praia como o Tamariz que é sempre mais confinada. Daí que a praia mais problemática, em primeira instancia, é sempre a praia de Carcavelos. Sei que a Polícia Municipal também fala da falta de efectivo, no entanto já tem sido reforçada, mas mesmo assim não são suficientes. A PSP, como é óbvio não tem como única preocupação as praias. Nós com os escassos meios que temos, julgo que o que temos feito desde 2008, é coordenadamente garantindo sempre a presença de elementos de uma das três forças nas áreas balneares, essencialmente na zona de Carcavelos e no passeio marítimo até aqui ao centro de Cascais.

Quem são os principais fautores de insegurança?

São, na sua grande maioria menores de idade, dificilmente ultrapassam os 20 anos de idade. Tivemos já alguns problemas de furtos perpetrados por miúdos com 13, 14 anos. Por vezes poderiam ser já adolescentes, já próximos dos 20 anos, quase homens feitos digamos assim, mas há muitos que há primeira vista são miúdos. A maioria são da zona de Sintra, Amadora, Chelas, Odivelas e outros bairros de Lisboa que se juntam em grupos. Umas vezes vêm em grupos de 5, 6, mas acabam todos por se juntar em grandes grupos, por vezes atingem os 30 a 40 elementos, que acabam por se juntar todos numa determinada praia.

3- Resposta das autoridades:

De momento, o que está a ser feito para responder as ameaças e perturbações da ordem pública?

Quais as medidas concretas que têm sido tomadas para fazer face a tais ameaças e perturbações?

Vamos continuar com o policiamento de proximidade, e estamos a preparar esta época balnear, mais uma vez entre as três forças que falei há pouco, para de alguma forma tentar controlar esses grupos e dar algumas garantias de segurança aos banhistas.

4- Avaliação do desempenho das autoridades:

Como caracteriza o trabalho das Forças e Serviços de Segurança, nomeadamente a PSP, a PM e P. Municipal?

A ideia que eu tenho é que em termos individuais cada força está a dar o seu melhor. Em termos de organização, estabelecemos períodos rotativos, em que durante cada uma desses períodos há uma força de segurança que assegura o patrulhamento, quer seja motorizado ou apeado.

De que forma se ajusta o modelo de policiamento de proximidade às zonas balneares? Quais as principais dificuldades de aplicação?

Em termos de policiamento de proximidade não temos grandes dificuldades. Para já temos uns elos de ligação que são fundamentais, são aquelas pessoas que residem cá o ano todos, desde os comerciantes, ao pessoal da pesca. São pessoas que conhecem profundamente a área onde trabalham e vivem a maior parte do tempo e sempre que notam alguma alteração são as primeiras a alertar para esse facto. Sabendo com quem devem contactar e havendo esses elos de ligação, essa proximidade, facilmente contactam connosco e mesmo com a Polícia Municipal, até com os funcionários sazonais da câmara, os Marezinhas. O projecto já existe há alguns anos, a população já está habituada a que no verão exista esse grupo e quando não encontram nenhuma das forças ou serviços de segurança vão contactar com eles e eles acabam por entrar em contacto connosco.

O nosso policiamento sempre, não só de agora, se baseou muito na proximidade. Inicialmente mais com a parte piscatória. O que sucede cada vez mais é que a comunidade piscatória é cada vez mais diminuta, acabamos por lidar, quanto mais não seja em termos de fiscalização quase que diariamente, ou com muita assiduidade com as mesmas pessoas. Temos muito contacto, quer com os pescadores, quer com os comerciantes da zona. São as pessoas que com mais assiduidade frequentam a zona. Obviamente não se vai falar só de fiscalização, não vamos andar todos os dias no mesmo sítio e a única preocupação é fiscalizar as mesmas pessoas, não fazia sentido. Acabam-se por ter outras conversas mais abrangentes e acabamos por conseguir apercebemo-nos das situações de insegurança, do que se passa.

5- Sugestões gerais:

Dos vários actores sociais quais devem ser as suas preocupações e de que forma se poderá melhorar a segurança nestas zonas?

Que medidas sugere?

Eu penso que as medidas de base estão criadas. Parecendo que não, este projecto da Câmara (MAREZINHAS) dá muita qualidade à população. Para já não se preocupa, obviamente, com a questão de segurança em termos de criminalidade não é o seu principal objectivo, como é óbvio. Mas há pequenas situações: pessoas que se magoam, que se perdem na praia, esse projecto liberta as forças de segurança desse problemas, ou não são logo as primeiras a actuar.

De resto, penso que o sistema que está montado para se tornar mais eficaz, o que necessitava era de mais efectivo. A Polícia marítima têm muita carência de efectivo, é um facto já conhecido em toda a estrutura, mas sabemos que hoje em dia é difícil aumentar os quadros. Qualquer comando que tenha 10 a 15 homens é muito pouco.

Há uns anos atrás havia mais renitência por parte da PSP em ir ao areal. Hoje em dia, sempre que há um problema, sempre que nós solicitamos o apoio da PSP não têm havido qualquer problema. No caso da PSP ter conhecimento de uma ocorrência na nossa área, a PSP intervém e comunica-nos. Nos casos mais graves de violência e até fora da época balnear o aparecimento de cadáveres na orla marítima, muitas vezes acontece que, sabendo que nós temos pouco efectivo, muitas vezes recebem uma comunicação qualquer de um aparecimento de um individuo num determinado sítio, ou suspeitas de alguma coisa e eles deslocam-se ao local e confirmam se de facto essa informação se concretiza e contactam connosco ficando a aguardar no local até à nossa chegada.

Anexo 6 – Entrevista ao Subintendente Filipe Palhau

Entrevista realizada no dia 01MAR11 ao Sr. Subintendente Filipe Palhau, Director do Departamento de Polícia Municipal e Protecção Civil da Câmara Municipal de Oeiras.

1- Estado da segurança:

O que pensa sobre o estado da segurança nas zonas balneares?

Eu considero as zonas balneares de grande importância, dado que são locais de destino turístico, quer a nível externo quer a nível interno. É para onde as pessoas se deslocam, essencialmente durante as suas férias, razão pela qual são locais de grande concentração de pessoas. Onde as pessoas se dirigem, onde as pessoas se encontram e, o pelo facto de serem locais de grande concentração de pessoas, considero que de facto a segurança é muito importante. Tal como eu, as pessoas dirigem-se para locais onde se sentem seguros.

Eu presumo que se esteja a referir à questão da segurança e ordem públicas. Nas zonas balneares, pelas suas características, penso que faz sentido falar de segurança num conceito mais abrangente, nas várias dimensões da segurança. Temos a segurança, conforme disse, no que diz respeito à segurança e ordem públicas. Temos a segurança no que diz respeito à questão da protecção civil. Por exemplo, praias que tenham arribas, a questão dos afogamentos, a questão da segurança individual, isto tem a ver com a praia ser ou não vigiada. Eu penso que hoje em dia, numa sociedade de risco, quando falamos em segurança devemos ter em atenção as várias dimensões da segurança. Não podem ser vistas de uma forma estanque, elas entrecruzam-se, razão pela qual eu entendo que a questão da segurança não pode ser tratada simplesmente por um actor da segurança, por uma única entidade, no caso em concreto da Polícia de Segurança Pública. Portanto, terá de haver aqui um planeamento e intervenção terá de ser conjunta. Hoje em dia os problemas da segurança não podem ser vistos, conforme disse, de uma forma estanque e de uma forma individualizada. Razão pela qual a questão da segurança deve preocupar todas as entidades. Aqui ao nível do concelho, quer a Polícia de Segurança Pública, no que diz respeito às zonas balneares, à Polícia Municipal à Protecção Civil, aos Bombeiros, os outros serviços da Câmara ao nível da limpeza, bem como a Polícia Marítima.

No que diz respeito ao concelho de Oeiras, eu considero que o nível da segurança é muito bom, nas zonas balneares. Ao nível do nosso país considero que também é bom. Embora alguns acontecimentos recentes nos tenham alertado da pior forma, lá está, para as

outras dimensões da segurança, o caso das arribas, dos deslizamentos de terras. Por isso é que eu penso que terá de haver aqui uma preocupação de todas as entidades, de todos os actores da segurança se assim se quiser chamar.

De que forma a insegurança nas zonas balneares influencia os seus utilizadores?

Há várias fontes ou factores que contribuem para a insegurança. São vários os pontos de insegurança. Primeiro tem a ver com a densidade populacional. Se assim se pode dizer, ou seja, o número de pessoas na praia. Como sabe, num local onde existe um grande número de pessoas obviamente que aumenta a probabilidade da existência de conflitos entre elas. As praias, em concreto, pois como sabe as zonas balneares abrange outras zonas, as praias fluviais, etc., no caso concreto das praias há um aumento de pessoas, logo aumenta a probabilidade da existência de conflitos. Porque se dirigem à praia todas as pessoas, pessoas de várias gerações, heterogéneas. Não se esqueça que acedem à praia pessoas sem existir qualquer tipo de controlo. É diferente de ir a um estádio de futebol, em que também há uma grande concentração de pessoas, mas temos de certa forma um controlo à entrada do estádio. Por exemplo, se estiver sob o efeito do álcool não entra. O que já não acontece numa ida à praia, razão pela qual e, aumentando exponencialmente o número de pessoas, essencialmente no Verão, aumentam também os conflitos e esta é uma das fontes de insegurança.

Outra das fontes de insegurança é o tipo de actividade que se promove nas praias. Há locais em que se promovem concertos, jogos, e dessa forma gera também alguma insegurança nas pessoas. Temos outro factor que tem a ver com as infra-estruturas e serviços. Falo por exemplo na questão dos parques de estacionamento. Se tivermos uma praia, um bom parque de estacionamento com uma boa iluminação, obviamente que diminui o sentimento de insegurança nas pessoas. Como sabe há sempre o perigo de ocorrer furtos nos carros que estão ao longo do dia estacionados junto destas zonas balneares.

Ao nível dos serviços podemos falar por exemplo na questão da limpeza. Nós chegarmos a uma praia e a praia estar limpa, isso gera em nós uma sensação de bem-estar. Imagine que chega à praia e que começa a ver garrafas de vidro partidas, isso gera em si já alguma insegurança e se tiver filhos essa insegurança aumenta. Obviamente a questão dos locais e dos acessos à própria praia, no caso de haver alguma situação de emergência, tem a ver com a proximidade dos meios de socorro, e temos depois a falta do policiamento e

vigilância. Portanto, isto em termos abrangentes, policiamento dirigindo-se mais às forças policiais, às entidades policiais e a questão das vigilâncias, abrangendo aqui também os nadadores salvadores e a questão dos bombeiros e também os bombeiros voluntários. Como sabe o efeito da nossa presença, a prevenção a este nível tem um efeito dissuasor sobre as práticas ilícitas.

2- Fontes de insegurança:

Quais os principais factores que influem na segurança das zonas balneares?

Quem são os principais fautores de insegurança?

Da experiência que temos, embora o concelho de Oeiras tenha poucos antecedentes relativamente a ilícitos realizados na praia, recorde-me de dois ou três, são jovens não residentes no concelho. Esses conflitos tiveram origem em actividades que se estavam a desenvolver na praia, jogar à bola por exemplo, em que incomodaram outras pessoas que estavam no mesmo local. Conforme disse, aqui no concelho de Oeiras não temos o registo de muitas situações. Devo dizer-lhe que relativamente a esse factor da segurança na perspectiva de segurança e ordem públicas, o concelho de Oeiras foi considerado pelo segundo ano consecutivo o concelhos mais seguro da zona metropolitana de Lisboa.

3- Resposta das autoridades:

De momento, o que está a ser feito para responder as ameaças e perturbações da ordem pública?

Quais as medidas concretas que têm sido tomadas para fazer face a tais ameaças e perturbações?

Desde há algum tempo que a Câmara Municipal de Oeiras, através aqui do departamento de Polícia Municipal e Protecção Civil, promove todos os anos antes a época balnear uma reunião com os vários actores da segurança. Pede-se para essa reunião que todos os actores da segurança, atendendo às suas atribuições e competências, façam um levantamento dos riscos e atendendo também ao histórico e antecedentes e sugiram medidas para aplicarmos dentro de um conceito de um plano estratégico geral de policiamento e vigilância. Como disse, promovemos todos os anos aqui uma reunião onde que estão presentes os concessionários, a Polícia de Segurança Pública do concelho de Oeiras, a PSP da CPMetro (DSTP), PSP de Benfica (3.ª Divisão) PSP da Amadora, a Polícia Marítima e uma parte da Câmara Municipal, os responsáveis pelos serviços de

limpeza das praias, a Polícia Municipal e a Protecção Civil. Nessa reunião é concebido um plano estratégico de policiamento e vigilância aqui das zonas balneares.

Ao nível da PSP a sua área de intervenção é em todo o concelho e em toda a orla marítima, mas focaliza-se mais na praia de Santo Amaro de Oeiras, onde coloca um posto de atendimento. Em coordenação com a PSP de Benfica, a PSP da Amadora e a PSP da CPMetro, com a CARRIS, que também está presente na reunião, o pessoal da CP, e o pessoal da Rodoviária, fazem a monitorização do fluxo das pessoas, ou seja, do percurso que as pessoas fazem dos vários locais do concelho até à praia. Isto de forma a que tenhamos um policiamento de visibilidade e uma vigilância das pessoas, para que as pessoas se sintam seguras, sintam a presença da Polícia de Segurança Pública.

Ao nível da Polícia Municipal, como sabe as atribuições e competências ao nível da tranquilidade pública e da segurança das pessoas são de cooperação com a Polícia de Segurança Pública, colaboramos com a PSP. Em termos de área de intervenção, temos também toda a orla marítima através das ciclo-patrolhas, mas focalizamos mais a nossa intervenção na praia da Torre, que é para onde se deslocam a maioria dos autocarros das escolas, com os alunos e portanto temos ali uma certa proximidade. Nós fazemos um policiamento contínuo na praia da Torre e um policiamento descontínuo ao longo de todo o passeio marítimo.

Relativamente à Polícia Marítima, tem competência também ao longo de todo o passeio marítimo das praias, essencialmente no areal. Ao nível da intervenção, qualquer tipo de intervenção, tanto a PSP como a Polícia Municipal faça no areal, fazemo-la, tomando todas as medidas cautelares e de polícia e depois comunicamos à Polícia Marítima porque é a entidade competente para a intervenção no areal.

Ao nível dos bombeiros, fazem também a vigilância, em coordenação com a Polícia Marítima para evitar a questão dos naufrágos, dos afogamentos e com os nadadores salvadores. Os Bombeiros, qualquer tipo de evento que se promova nas praias, eles estão sempre presentes. Ao nível da protecção civil, também fazemos a nossa vigilância principalmente na alturas das ondas de calor e também dos eventos. Devo acrescentar que no que diz respeito a qualquer tipo de evento que se promova nas praias é feita também uma reunião coordenação, não obstante da existência deste plano de estratégia e vigilância para essas áreas.

Além deste plano, a Câmara Municipal de Oeiras através do Departamento de Polícia Municipal e Protecção Civil criou, obviamente não só pelas zonas balneares, mas porque tem o entendimento conforme disse, vivendo nós numa sociedade de risco, as

várias dimensões da segurança não podem ser vistas de uma forma estanque, então criamos aqui um centro de comando e controlo. Temos instalado um sistema integrado de rádio comunicações, o que nos permite a comunicação com todos os agentes e com todos os actores da segurança do concelho. Isto permite uma partilha de informação e uma coordenação de meios e recursos ao nível da intervenção. O centro de comando e controlo, via rádio ou obviamente de linha telefónica, permite-nos a comunicação com os 7 corpo de bombeiros do concelhos, com a PSP, com a Polícia Marítima e inclusive com a Guarda Nacional Republicana que têm a área de jurisdição aqui da Auto-estrada (A5).

4- Avaliação do desempenho das autoridades:

Como caracteriza o trabalho das Forças e Serviços de Segurança, nomeadamente a PSP, a PM e P. Municipal?

Excelente. Ao nível do concelho a cooperação entre os vários actores da segurança entendo que tem sido excelente, razão pela qual volto a referir, pelo segundo ano consecutivo fomos considerados o concelhos mais seguro da zona metropolitana de Lisboa. Penso que no caso em concreto das zonas balneares, que a prevenção, o plano concebido, conforme lhe acabei de referir, tem sido eficaz. Não temos tido registo de incidentes de alguma gravidade na praia, apenas pequenos conflitos, nada de especial.

De que forma se ajusta o modelo de policiamento de proximidade às zonas balneares? Quais as principais dificuldades de aplicação?

Eu considero o modelo de policiamento de proximidade um excelente modelo, que tem dado os seus frutos nas zonas residenciais e nas zonas comerciais. No que diz respeito às zonas balneares, penso que ele não tem tanta relevância, como nas zonas residenciais ou comerciais. Obviamente que é sempre importante este policiamento de proximidade, essencialmente, por exemplo, com os concessionários, com as pessoas que se mantém. Na filosofia daquele policiamento de proximidade, do PIPP, justifica-se quando as pessoas permanecem no mesmo local durante algum tempo, o que não acontece com quem vai à praia. É uma população flutuante ou vacilante. Eu hoje vou à praia, amanhã posso ir mas já não vou à mesma. Penso que se justifica mais o policiamento de proximidade nas zonas residenciais e nas zonas comerciais, obviamente que tem de haver esta articulação entre os vários actores, agora não sei se é suficiente esta coordenação, que tem que haver, para ser considerado policiamento de proximidade, pelas razões que eu lhe apresentei.

Porque os problemas das pessoas são temporários, ou o problema é resolvido ou a pessoa opta por não voltar a esta praia. Nas zonas residenciais e zonas comerciais é diferente. A pessoa vive ali, portanto justifica-se mais, não quer dizer que não tenha a sua relevância, mas penso que é mais relevante e é mais eficaz nas zonas residenciais e comerciais. Nas zonas balneares, dado que estão presentes vários riscos que têm a ver com as várias dimensões da segurança, o que se impõem é que haja maior articulação entre os vários actores da segurança e que haja um plano prévio de intervenção. Ao nível da intervenção que haja meios para haver esta partilha de informação.

Penso que é mais importante este policiamento preventivo e coordenado que acabei de referir, que é um policiamento de visibilidade e de articulação com os vários actores da segurança, do que propriamente o tradicional policiamento de proximidade.

5- Sugestões gerais:

Dos vários actores sociais quais devem ser as suas preocupações e de que forma se poderá melhorar a segurança nestas zonas?

Que medidas sugere?

A sugestão que deixo é que haja esse planeamento, focalize a questão no planeamento por parte de todos os actores da segurança. Todos os actores da segurança, no âmbito das suas atribuições e competências, façam um levantamento dos riscos, promovam medidas e depois que haja articulação entre os planos, quer ao nível preventivo quer depois ao nível da intervenção. Obviamente, que haja meios para tal e aqui os meios de comunicação que permitem a partilha de informação são muito importantes para que haja uma resposta rápida e eficaz a qualquer situação que possa ocorrer numa zona balnear. Acções de sensibilização e acções de prevenção são também importantes.

Penso que em termos teóricos é isto. A questão da articulação, do planeamento, e em termos práticos penso que falei em todas as entidades. Em termos de policiamento de proximidade há sim senhor a proximidade, razão pela qual eles vêm também às reuniões, têm os nossos contactos, o pessoal dos concessionários. A PSP faz a monitorização do fluxo das pessoas até às praias, ficando, em termos de intervenção com a área mais de Santo Amaro de Oeiras. Coloca lá um posto de atendimento, um posto móvel. Nós ficamos mais com a zona da praia da Torre, por causa dos miúdos, das escolas, mantemos um policiamento descontínuo ao longo de todo o passeio marítimo através das ciclo-patrulhas. Qualquer intervenção ao nível do areal fazemo-la, promovendo as medidas cautelares e de

polícia e depois comunicamos sempre à Polícia Marítima. Ao nível da água, a prevenção e o socorro é feito pela Polícia Marítima e pelos Bombeiros.

Temos os meios adequados e proporcionais para as circunstâncias com que nos deparamos aqui no concelho. O que é importante é haja uma boa rede de comunicações, é o que existe. A PSP através do seu sistema rádio entra em contacto connosco via centro de comando e controlo, bem como a Polícia Marítima e os concessionários. Nesta base, tanto podem ligar para a Polícia Municipal como para a Polícia de Segurança Pública que depois nós articulamos em termos de intervenção. É aquilo que acontece também, embora essa informação seja gerida pela PSP, aquilo que acontece na articulação que é feito pela PSP em termos gerais, as várias unidades da PSP, a CP, a CARRIS e a Rodoviária.

Anexo 7 – Entrevista ao Subintendente Rafael Marques

Entrevista realizada no dia 15MAR2011 ao Subintendente Rafael Marques, Comandante da Divisão Policial de Cascais.

1- Estado da segurança:

O que pensa sobre o estado da segurança nas zonas balneares?

Com a chegada do Verão, há sempre um aumento, embora que não significativo, da criminalidade. Temos um aumento de duas a três vezes mais de população no concelho de Cascais entre Junho e Setembro, principalmente nas zonas balneares. Com um acréscimo de mais de 200% de pessoas, a criminalidade aumenta, porém não é muito significativo. Onde principalmente temos aumento é no furto de interior de veículo. Como é obvio, mais carros, mais pessoas, aumento da criminalidade dos crimes contra o património.

De que forma a insegurança nas zonas balneares influencia os seus utilizadores?

No ano passado tivemos aquele incidente no início da época balnear no Tamariz, que considero ser um incidente pontual. Porém não se verificou ao longo da época balnear mais nada digno de registo. Ou seja, em termos estatísticos não aumentaram os crimes contra as pessoas, não houve aumento significativo. De facto tivemos aquela situação, foi grave, houve tiros e etc.. Já tínhamos inclusivamente no início da época balnear um modelo de policiaimento. No início da época balnear fazemos sempre operações especiais de prevenção. No ano passado houve ali uma série de coincidências naquela semana em que estávamos a arrancar com aquele esquema e foi quando surgiu aquele incidente.

Nós fazemos sempre operações especiais de prevenção à chegada dos comboios com os indivíduos que vêm de bairros. Nós fazemos revistas, a malta que vem naqueles grupinhos e que nós detectamos algum comportamento, algumas incivilidades, são revistados, são identificados, é questionado à central rádio se consta alguma coisa sobre eles, de modo a que eles percebam quem manda nas praias. Ainda vamos fazer isso este ano. Nós tivemos, de facto, depois o reforço que já estava pedido, mas também não quer dizer que não tenha precipitado a decisão de mandar o CI aos fins de semana. Com uma equipa do CI aos fins de semana podemos redireccionar o policiaimento de modo a torná-lo mais eficaz. De facto foi uma ajuda muito importante.

2- Fontes de insegurança:

Quais os principais factores que influem na segurança das zonas balneares?

Principalmente é o aumento da população. Tudo o que são zonas urbanas sensíveis da região de Lisboa vêm para aqui para a praia. Vão para Oeiras, praia de Santo Amaro de Oeiras, e principalmente para o Tamariz. O Tamariz porque tem a praia junto à estação do comboio. As estações de comboio são um factor essencial nos problemas de ordem pública e problemas de insegurança. Há a estação de Carcavelos, mas a estação de Carcavelos fica mais longe e é preciso andar. Estes indivíduos não gostam de andar muito. As pessoas vêm e metem-se no comboio em Algés. A praia de Santo Amaro de Oeiras também é perto. O problema aqui de Cascais, do Tamariz é que temos a linha do comboio a meia dúzia de metros da areia. É para ali que vêm os indivíduos das zonas urbanas sensíveis de Lisboa.

Tanto mais do que no Verão, se fizer uma análise estatística, certamente que naquelas zonas haverá uma diminuição da criminalidade, porque essa malta vem para aqui. Não quer com isto dizer que haja um acréscimo substancial da criminalidade. Não há, não temos. Podemos ter algumas carteiras, alguns roubos, mas curiosamente não há um aumento boom, ou seja, o aumento da população não é exponencial ao aumento da criminalidade, temos de facto alguns pontos que tentamos combater. Mas de facto temos um aumento de três vezes mais de população. Ai é inevitável. Mais população, mais conflitos, mais problemas. Mas de facto a preocupação é a estação, a proximidade da estação com a praia, este é o principal ponto.

Quem são os principais fautores de insegurança?

Não tenho dúvidas. Em termos de problemas de ordem pública, de roubos no areal, outros roubos e furtos, algumas desordens pontuais entre uns e outros, são indivíduos das zonas urbanas sensíveis da área metropolitana de Lisboa. Não vou estar a enunciar especificamente, mas são da área metropolitana de Lisboa. Eles não vão para a Costa da Caparica porque é longe. Obriga-os a tomar mais transportes. Eles vêm de autocarro par Algés e depois vêm de comboio.

3- Resposta das autoridades:

De momento, o que está a ser feito para responder as ameaças e perturbações da ordem pública?

Quais as medidas concretas que têm sido tomadas para fazer face a tais ameaças e perturbações?

Nós fazemos essas operações especiais de prevenção logo no início da época balnear, e depois é um policiamento de visibilidade. Dai que nós temos em termos patrulhamento, ou seja, o pessoal da escola segura quando chega o Verão, direcciona também alguma vigilância para as praias. Temos as equipas de intervenção rápida, que são mais sobrecarregados no Verão, mas tenho sempre duas equipas no período quente, ou seja, entre as 14h e as 20h, entre Carcavelos e aqui Cascais. O Guincho dá menos problemas, fica longe e os indivíduos não vão para lá. Ali tenho um problema que é furto de interior de veículo, mas já de indivíduos que se dedicam aquilo, mas em termos de problemas potenciais de desordem pública e conflitos é entre Carcavelos e aqui Cascais, a praia da Poça, aqui em Cascais. Dai que direcciono o policiamento, escola segura, equipas de intervenção rápida, as moto patrulhas. O pessoal das moto4 percorre o parадão. Temos as Esquadras territoriais, a EIC e o Corpo de Intervenção. Contamos que este ano entre Junho e Setembro tenhamos aqui uma equipa nas tardes dos fins de semana. Porque estando o CI eu depois redistribuo os meios. O CI assenta arraiais em determinada praia e eu depois, por uma questão de gestão de meios, disperso os meios pelas outras praias. No ano passado fizemos assim e com muito sucesso. De facto houve aquela situação inicial que eu penso que não manchou o Verão.

4- Avaliação do desempenho das autoridades:

Como caracteriza o trabalho das Forças e Serviços de Segurança, nomeadamente a PSP, a PM e P. Municipal?

Uma coisa que eu quero deixar claro é que as zonas balneares não são da responsabilidade da PSP, são da responsabilidade da Polícia Marítima. Às vezes a PSP tem pressa em abraçar o menino, mas o menino não é nosso e depois temos de lhe dar mama (sentido figurado). De facto nós vamos apoiar a Polícia Marítima porque depois acaba por sobrar para nós. As zonas balneares é área da Polícia Marítima, em que a PSP está empenhada em apoiar. Nós estamos ali em apoio à Polícia Marítima e por uma questão de manter os níveis de segurança que a Divisão habituou os munícipes. De facto a Polícia Marítima tem poucos meios. Não me cabe a mim estar a falar do efectivo que eles têm,

mas de facto eles não têm muitos meios. Depois há alguma cooperação com a Polícia Municipal, pontual. Eles também não estão vocacionados para a ordem pública, como é óbvio.

Este ano vamos tentar fazer uma coisa diferente dos outros anos. Numa reunião prévia, vamos tentar direccionar os meios. No fundo definir horários, definir áreas. Nós fazemos sempre uma reunião com os concessionários. Agora nunca ficou definido entre a Polícia Marítima, Polícia Municipal e PSP em termos de horários. Mas este ano sim, ainda ontem estive a falar com o Comandante da Polícia Marítima. Porque eu quero pôr um posto móvel, este ano pela primeira vez, na praia do Tamariz, por uma questão de visibilidade. E como a área é da Polícia Marítima, liguei-lhe para ver se havia algum inconveniente. Ele não vê inconveniente. De facto discutimos, a ver se este ano conseguimos fazer aquilo que já andamos a falar mas nunca conseguimos, que é direccionar o policiaimento consoante os meios de cada um e definir horários. Definir horários e definir zonas onde está a Polícia Marítima, a Polícia Municipal ou a PSP. Há sempre uma reunião preparatória com as diversas entidades, mas nunca foi de facto definido, mas vamos tentar este ano que isto seja feito.

Tem de haver esta coordenação para rentabilizar os meios, pois os meios são escassos, tanto os nossos como os da Polícia Marítima. A PSP tem um papel fundamental numa área que não é nossa. Esse papel é fundamental. Aliás, os Verões aguentam-se sempre em termos de ordem pública à conta da PSP, não é à conta da Polícia Marítima e muito menos da Polícia Municipal, como é óbvio.

De que forma se ajusta o modelo de policiaimento de proximidade às zonas balneares? Quais as principais dificuldades de aplicação?

Na altura do Verão o PIPP do Estoril, que foi a primeira esquadra aqui da Divisão a ser implementado o PIPP, é também direccionado para as zonas balneares, em termos de visibilidade e reforço do patrulhamento. A vocação do PIPP não é as zonas balneares, são zonas previamente definidas, zonas urbanas sensíveis ou não. O que nós fazemos é um aproveitamento do PIPP em termos de reforço de vigilância. Vamos utilizá-los este ano para o posto móvel, nem vai ser posto de atendimento, vai ser um posto avançado de visibilidade. Os meios serão os da 51 Esquadra. Será o Comandante da Esquadra que definirá os meios, possivelmente o pessoal do PIPP, que depois fará turnos aos fins de semana para termos ali entre as 10h da manhã e as 20h. Vamos direccionar os elementos para ali por uma questão de visibilidade.

5- Sugestões gerais:

Dos vários actores sociais quais devem ser as suas preocupações e de que forma se poderá melhorar a segurança nestas zonas?

Que medidas sugere?

Isto é difícil porque a malta de cá, das zonas urbanas sensíveis aqui de Cascais, não é uma situação preocupante. Esta malta está minimamente controlada, ou seja, os problemas que surgem não são levantados, por norma, por eles, é malta que vem dos outros concelhos. Ai não posso tecer grandes comentários. Aqui tem de haver muita colaboração, nós aqui em termos das polícias. Agora em termos das autarquias é difícil porque é malta que não é de cá. As principais preocupações são as pessoas que vêm de fora. De facto nós aqui não temos. Nós tivemos aqui há dois anos, houve um elemento ali na estação que morreu electrocutado, foi falado. De facto nós depois tivemos alguns problemas aqui na praia da 50 Esquadra entre a malta do bairro de Alcabideche, que é da GNR e o pessoal da Torre. Tínhamos de estar sempre ali, fazíamos também algumas revistas quando eles vinham nos autocarros, etc.. Isto é malta de cá e a coisa está mais ou menos controlada. Agora é difícil controlar a malta que vem em volumes, que são centenas de indivíduos que vêm nos comboios.

Naquele fim de semana que ouve o problema aqui, a linha transportou trezentas mil pessoas, é um número de loucos. Agora sugestões é difícil, porque é malta que vem de fora. Essas parcerias funcionam em termos locais, com o PIPP, localmente com os parceiros. Agora na época balnear em que temos uma concentração grande de pessoas na linha é difícil fazer-se esse trabalho de retaguarda, tem de ser um trabalho de prevenção e visibilidade. Funciona o trabalho de prevenção e visibilidade e nós logo no início do Verão ganharmos o Verão com operações, rusgas e operações especiais de prevenção mais à chegada dos comboios em colaboração com a DSTP, de facto há essa colaboração: atenção que vai aí um comboio cheio e nós aqui estamos à espera deles, ou então de outra forma é difícil.

Esta é uma situação que não é fácil porque são milhares e milhares de pessoas. A praia de Carcavelos é a maior praia do distrito de Lisboa e fica com dezenas de milhares de pessoas ao fim de semana. Nós temos de puxar pela imaginação de modo a tentarmos aguentar um Verão que é sempre uma interrogação, como é óbvio. Há um aumento muito grande em termos de mobilidade da população flutuante. Não podemos por um carimbo

como as pessoas deixam a entender: aqui indivíduos das zonas urbanas sensíveis não entram. Não podemos.

Agora, o que eu quero deixar claro é que nós estamos em apoio à Polícia Marítima. No ano passado na entrevista que dei, ainda que isso não tenha passado, fiz transparecer isso. Nós continuamos a dar apoio à Polícia marítima nas áreas de responsabilidade deles. Aquilo não é nosso. Claro que nós temos de ir e continuar, porque eles (população em geral) não se lembram da Polícia Marítima, qualquer coisa é PSP como é óbvio. Para a comunicação social é a PSP. E de facto não podemos estar a dizer que aquilo não é nosso e que não vamos lá. Não. Tanto mais que a questão do posto móvel, vai ser uma novidade e nós vamos implementar, mas antes foi pedido ao Comandante da Capitania, que não é bem autorização é dar conhecimento e ver se há algum inconveniente. Ele depois pensou e disse que não via nenhum inconveniente. Mas ainda assim ele pensou. Eu não quero aqui conquistar área nenhuma, a área é deles, estamos aqui a trabalhar, a ver como é que podemos melhorar em termos de policiamento e vamos ver o que é que aquilo vai dar.

Os meios de comunicação social têm um papel importante. Como se sabe o papel que eles tiveram não foi muito positivo. Eles exploram a situação. Porque é assim, a comunicação social muitas vezes está preocupada em apresentar os aspectos negativos, o que poderá ter contribuído para um aumento do sentimento de insegurança. As pessoas poderão ter deixado de vir, as crianças, etc. à praia. Não ponho em causa e já o disse no ano passado no directo, o caso foi grave, não vale a pena estarmos a escamotear, o facto foi grave. Agora a Polícia deu resposta em tempo útil e eficaz. Nem sempre a comunicação social tem aquele aspecto apaziguador, pelo contrário.

Já estamos a preparar o Verão. Ainda ontem fui ao parador com o Comandante da 51.ª Esquadra ver onde vamos por o posto móvel. Já foi pedido o posto móvel, vai-se pedir agora o reforço do CI. Nós temos de fazer as coisas com tempo que é para estarmos preparados na altura. Mas de facto, o que quero deixar é que tem de ser logo no início. No início é que nós conquistamos o Verão. É logo no início, é logo nos primeiros dias de praia, estarmos presentes, fazermos aquelas operações especiais de prevenção, para eles verem que manda nas praias. Nós a partir do momento que começamos a ver que temos bom tempo começamos logo a trabalhar (Maio, início de Junho). É aí que se tem de conquistar o Verão, se não não conseguimos.

Anexo 8 – Ultraleves com asa flexível na PSP – relatório do Subintendente Moura

Relatório retirado da *intranet* da PSP – Gabinete de Estudos e Planeamento da Direcção Nacional da PSP.



MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA
POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA
DIRECÇÃO NACIONAL
Gabinete de Estudos e Planeamento

INFORMAÇÃO/PROPOSTA

PARECER

DESPACHO

	<p>Concordo plenamente com o proposto. Dado as limitações organizacionais, autorizar o estudo em termos para já, qual a aquisição de equipamento.</p> <p><i>[Signature]</i> 13.9.10</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

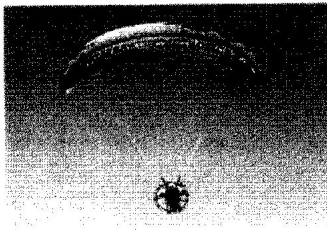
Data: 10AGO2010

N.º 229/2010-PPC
Superintendente-Chefe

Assunto: ULTRALEVES COM ASA FLEXÍVEL NA PSP

1. INTRODUÇÃO

- Remonta aos primeiros meses de 2009 a *newsletter* da ALEA (Airborne Law Enforcement Association - <http://www.alea.org/default.aspx>), onde era efectuada a referência à Unidade SOAR (Search Operations Aerial Response), da Polícia de Palm Bay – Flórida – Estados Unidos da América.



- A SOAR utiliza *powered parachuters (PPC)* e *powered paragliders (PPG)* como meio aéreo policial, designadamente no apoio de buscas e vigilâncias.

- c. De acordo com as normas em vigor em Portugal este tipo de equipamento é designado por "ULTRALEVE COM ASA FLEXÍVEL" do tipo PMT ou PMP conforme disponham, respectivamente, de trem de aterragem ou efectuem a aterragem/descolagem a pé.
- d. Tendo SEXA o Director Nacional da PSP conhecimento do conteúdo da referida *newsletter* determinou:
 - (1) Que se efectuasse uma demonstração dos ultraleves com asa flexível na parada policial das cerimónias comemorativas do 142.º aniversário da PSP (Julho de 2009).
 - (2) Que se efectuasse um estudo sobre a viabilidade da utilização de ultraleves com asa flexível na PSP.

2. **DESENVOLVIMENTO**

- a. **Considerações iniciais**
 - (1) A PSP não tem meios aéreos próprios.
 - (2) A Empresa de Meios Aéreos (EMA), SA, é uma entidade empresarial com capitais públicos, que tem na sua frota de meios aéreos helicópteros com capacidade para 5 passageiros (Ecureuil AS-350B3) e helicópteros com capacidade para 12 passageiros (Kamov KA-32A11BC). Os Ecureuil não podem efectuar voo nocturno. Os Kamov são meios aéreos de dimensão elevada, e que provocam grande ruído quando voam ou pairam a baixa altitude.
 - (3) Os meios aéreos da EMA são geridos por aquela entidade, e têm como principais missões:
 - (a) Missões de Combate a Incêndios Florestais
 - (b) Missões de Socorro e Assistência aos Cidadãos
 - (c) Missões no âmbito da Segurança Interna
 - (4) Considerando a frota de meios aéreos da EMA, e o planeamento efectuado das necessidades desses meios pela PSP (designadamente para treino da UEP e acompanhamento de grandes eventos), verifica-se que nem sempre os meios aéreos estão disponíveis, atentas as prioridades superiormente definidas quanto ao empenho dos mesmos.
 - (5) A PSP efectua anualmente o pagamento à EMA de um elevado número de horas de voo, as quais não têm sido gastas na sua totalidade. O valor em causa ascende a 1.000.000 de euros por ano.
 - (6) Pode-se afirmar que existe uma despesa relevante que não tem o seu "retorno policial" em exploração dos meios aéreos da EMA.
- b. **Demonstração dos ultraleves com asa flexível na parada policial das cerimónias comemorativas do 142.º aniversário da PSP (Julho de 2009)**
 - (1) A empresa Power2fly efectuou a demonstração pretendida: no dia 02JUL2009, por ocasião da parada policial junto ao Mosteiro dos Jerónimos, voaram três ultraleves com asa flexível PMP e um ultraleve com asa flexível PMT (vulgarmente conhecido por *trike*, estrutura com rodas que suporta os passageiros).



(2) Em conversa informal com os representantes da mesma empresa, apurou-se que:

- (a) Um kit PMP monolugar completo teria o preço de cerca de 8.000 euros.
- (b) Um kit PMT (trike) bilugar completo poderia ascender aos 30.000 euros.
- (c) O equipamento de navegação e de comunicação ar-terra-ar tem valor variável, consoante as características técnicas.

c. Estudo sobre a viabilidade da utilização de ultraleves com asa flexível na PSP

(1) Reuniões com o Instituto Nacional de Aviação Civil - INAC

- (a) Foi contactado o INAC no sentido de se efectuar a abordagem formal conducente à utilização de ultraleves com asa flexível pela PSP.
- (b) Após algumas reuniões de trabalho e na sequência do nosso fax OP 4850, de 14.JUL2009 (em anexo), o INAC emitiu o ofício 219/GabJur/PCD/09 (em anexo), do qual importa salientar:
 - 1 "Que a utilização destas aeronaves, nesta situação específica e nas condições em que foi requerida, se prende com uma missão de interesse público prosseguida por uma força policial em serviços policiais";
 - 2 "A Convenção sobre aviação civil internacional. (...) dispõe, no seu art. 3º que a mesma se aplica unicamente às aeronaves civis e não às aeronaves do Estado, sendo consideradas aeronaves do Estado as usadas nos serviços militares, aduaneiros e policiais".
 - 3 "Se se pretender que àquelas aeronaves seja atribuído o número de controlo previsto no n.º 1 do art. 68º do Regulamento n.º 161/2006, de 8 de Setembro, uma vez que estas aeronaves ultraleves não estão sujeitas à atribuição de uma matrícula, nada obsta a que tal suceda, desde que requerido ao INAC".

(2) Estados Unidos da América

(a) Contactos com a Embaixada dos EUA em Portugal

- 1 Atendendo a que a notícia inicial dizia respeito a uma polícia norte-americana, foi contactado o *Regional Security Office* na embaixada dos EUA em Portugal, para tentar formalizar o contacto com a congénere policial de *Palm Bay*.
- 2 Efectuado o contacto com a Polícia de *Palm Bay*, prontamente foi confirmada a utilização dos meios aéreos noticiados, e facultado o contacto do Sr. Michael K. O'Shea.

(b) Contactos com os EUA

- 1 O Sr Michael K. O'Shea pertence ao Departamento de Justiça Norte-Americano – Instituto Nacional de Justiça, e coordena o *Law Enforcement Technology Institute* e o *Law Enforcement Aviation Technology Program*.
- 2 Após a primeira troca de mensagens de correio electrónico surgiu a oportunidade de nos conhecermos pessoalmente no *UK Law Enforcement Technology Institute*, realizado em Março de 2010 na localidade de Harpenden, Londres.
- 3 Durante os trabalhos em Harpenden foram colocadas perguntas e obtidas respostas sobre os ultraleves com asa flexível que permitiram aprofundar o conhecimento sobre a sua utilização nos EUA, e validar algumas ideias que tinham sido abordadas na PSP desde o início desta temática.
- 4 Como consequência dos contactos efectuados, após convite formal do Sr Michael O'Shea e autorização superior, estive presente na *Aviation Demo Week*, que decorreu nos EUA, *Mariand, Annapolis*, entre 07 e 11 de Junho de 2010.

(c) Formação nos EUA

- 1 A *Aviation Demo Week* teve como programa principal:
 - a 07JUN – *Aviation Program Technical Working Group Meeting*
 - b 08-10JUN – *Tactical Flight Officers Course for Light Sport Aircraft*
 - c 11JUN – *Demo Day*
- 2 A *Aviation Program Technical Working Group Meeting* consistiu basicamente na demonstração dos projectos que estão sob financiamento do NIJ, na apresentação de propostas de financiamento e na reunião do "experts group" para decidir quais as propostas, e em que moldes, é que eram financiadas.
- 3 O *Demo Day* consistiu na disponibilização de vários meios aéreos e equipamentos associados (câmaras de vídeo, UAVs, etc).
- 4 O *Tactical Flight Officers Course for Light Sport Aircraft* foi uma acção de formação de extrema relevância para o signatário em razão do assunto principal – a utilização dos ultraleves com asa flexível pela PSP. Teve o seguinte programa:
 - a *Student Introductions and Course Review*
 - b *Introduction to Airborne Law Enforcement*
 - c *Unit Administration & Budgeting*

- d. *Aviation Safety for Aircrews*
 - e. *LSA – Airworthiness & Certification Requirements*
 - f. *Sport Pilot & Sport Instructor Certification*
 - g. *Introduction to LSA Operations*
 - h. *LSA Applications and Missions*
 - i. *Powered Parachutes on Patrol*
 - j. *Other Law Enforcement Applications for LSAs*
 - k. *Circadian Rhythms and Sleep Deprivation*
 - l. *Marketing Your Air Unit*
 - m. *Airborne Surveillance Techniques*
 - n. *Tactics and Information Assessment*
 - o. *Suspect Tactics & Perimeter Containments*
5. Do programa destaca-se a sua diversidade de assuntos, desde as questões financeiras às questões da fadiga das tripulações dos meios aéreos, sem menosprezar as técnicas de "voo policial".
6. Ultraleves com asa flexível na Polícia de *Palm Bay*
- a. Ao longo da semana fui abordando alguns dos elementos que frequentaram o curso referido, na perspectiva de compreender até que ponto os ultraleves com asa flexível poderiam constituir uma mais-valia operacional para a PSP.
 - b. A Polícia de *Palm Bay* efectuou no primeiro dia uma apresentação formal do seu projecto com os ultraleves com asa flexível, onde concluiu de forma muito objectiva (apresentação *Powerpoint* em anexo):
 - 1. *Advantages to PPC and PPG*
 - a. *The aircraft itself is very inexpensive*
 - b. *Operating, maintenance, and insurance costs are low compared to most other aircraft*
 - c. *Easy to fly*
 - d. *Low and slow capability*
 - e. *Large areas can be searched or photographed with only one or two people*
 - f. *Very portable and easy to store*
 - g. *Two-place (seats two people)*
 - h. *Excellent public relations tool*
 - 2. *Limitations*
 - a. *Wind is the biggest limiting factor. All declined missions have been wind related.*
 - b. *For PPC, the Rotax 582 is a 2-stroke motor and thus far has worked very well. However, Rotax mechanics and Powrchute recommend that the more reliable Rotax 912 be used for LE use due to flying over populated and congested areas.*

3. CONCLUSÕES

a. Viabilidade na utilização de ultraleves com asa flexível na PSP

- (1) Por parte da autoridade nacional para a aviação civil (INAC) não existe qualquer constrangimento na utilização de ultraleves com asa flexível por parte da PSP, em missões de polícia.
- (2) Numa perspectiva de análise custo/benefício, verifica-se que:
 - (a) Os meios aéreos da EMA têm elevado custo e baixo benefício para a PSP;
 - (b) Os ultraleves com asa flexível terão uma relação custo/benefício para a PSP superior aos meios aéreos da EMA;
 - (c) Os ultraleves com asa flexível, se rentabilizados operacionalmente, poderão ser recursos operacionais a explorar por outras entidades, designadamente pela GNR e ANPC na missão de vigilância das florestas, bem como pela Polícia Marítima na vigilância das praias, entre outras missões.
- (3) Financeiramente, pela vertente da análise de custos/benefícios, e pela experiência com a rentabilização dos meios aéreos da EMA, confrontada com as perspectivas financeiras apresentadas pela Polícia de Palm Bay, a utilização de ultraleves com asa flexível tem potencial para exploração pela PSP.

b. Implementar unidade de meios aéreos da PSP

- (1) A exemplo do efectuado em Palm Bay e de acordo com os ensinamentos recolhidos no *Tactical Flight Officers Course for Light Sport Aircraft*, a exploração pela PSP de ultraleves com asa flexível implicará a criação de uma estrutura orgânica que permita acompanhar, preferencialmente em exclusividade, a implementação de meios aéreos na PSP, o seu adequado planeamento de empenho operacional e o seu enquadramento operacional.

c. Projecto de implementação da unidade de meios aéreos da PSP

- (1) Tendo em consideração a matéria em apreço – meios aéreos – e as suas diversas componentes de implementação e exploração, parece-nos que a melhor forma de continuar a desenvolver as actividades tendentes à utilização dos ultraleves com asa flexível pela PSP será através da concretização de um Projecto.
 - (a) O Projecto poderá ter a seguinte designação:
Projecto de Implementação do Núcleo de Meios Aéreos da PSP
 - (b) O projecto terá o seguinte objectivo principal
 - 1 Implementar Núcleo de Meios Aéreos (NuMA) da PSP até 31DEZ2011.
 - (c) Serão objectivos específicos:
 - 1 Criar o corpo normativo enquadrador do NuMA, designadamente nos seguintes temas:
 - a Orgânica e Simbologia
 - b Recrutamento
 - c Selecção
 - d Formação e treino continuo

- e Manutenção de meios aéreos e equipamentos do NuMA
- f Missões do NuMA
- g Enquadramento operacional, logístico e administrativo do NuMA
- h Empenho de meios aéreos do NuMA
- 2 Recrutar, seleccionar e formar os elementos do NuMA
- 3 De acordo com a disponibilidade financeira para 2011:
 - a Adquirir 2 ultraleves com asa flexível monolugar;
 - b Adquirir 1 ultraleve com asa flexível com trike;
 - c Adquirir equipamento de navegação aérea e comunicação ar-terra-ar;
- 4 Criar na orgânica da PSP o NuMA;
- 5 Realizar no mínimo 2 operações com empenho de meios do NuMA.

4. **PROPOSTAS**

a. Em face, propomos:

Que seja autorizada a execução do **Projecto de Implementação do Núcleo de Meios Aéreos da PSP**.

É tudo quanto cumpre informar e propor a V. Exa. para os fins tidos por convenientes.

À consideração superior,

O Chefe do Gabinete de Estudos e Planeamento



Rui Filipe Resende Melo Coelho da Moura
Subintendente

Anexo 9 – Tabelas

Tabela 4 – Comparação da criminalidade de Oeiras 2004 – 2006

Crimes seleccionados	2004			2005			2006		
	Total	Época balnear	Representação	Total	Época balnear	Representação	Total	Época balnear	Representação
Ofensas à integridade física voluntária simples	378	126	33,33%	377	143	37,93%	402	145	36,07%
Ameaça e Coacção	241	95	39,42%	239	97	40,59%	268	89	33,21%
Furto/ roubo por esticção	149	43	28,86%	137	42	30,66%	169	41	24,26%
Furto de veículo motorizado	528	225	42,61%	327	113	34,56%	235	76	32,34%
Furto em veículo motorizado	1279	433	33,85%	955	314	32,88%	735	235	31,97%
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	282	116	41,13%	216	77	35,65%	257	90	35,02%
Furto por carteirista	299	75	25,08%	356	71	19,94%	184	60	32,61%
Outros furtos	578	214	37,02%	484	156	32,23%	553	154	27,85%
Roubo na via pública (excepto por esticção)	280	89	31,79%	255	73	28,63%	236	62	26,27%
Outros Danos	337	113	33,53%	428	152	35,51%	213	99	46,48%
Total dos crimes escolhidos	4351	1529	35,14%	3774	1238	32,80%	3252	1051	32,32%
Total de crimes registados	5843	2017		5134	1696		5094	1672	
Representação dos crimes escolhidos	74,47%	75,81%		73,51%	73,00%		63,84%	62,86%	
Média da representação		34,52%	34,71%		33,03%	32,85%		32,82%	32,58%

Tabela 5 – Comparação da criminalidade de Oeiras 2007 – 2009

Crimes seleccionados	2007			2008			2009		
	Total	Época balnear	Representação	Total	Época balnear	Representação	Total	Época balnear	Representação
Ofensas à integridade física voluntária simples	408	134	32,84%	394	106	26,90%	466	166	35,62%
Ameaça e Coacção	254	84	33,07%	335	103	30,75%	296	90	30,41%
Furto/ roubo por esticção	83	24	28,92%	100	22	22,00%	109	30	27,52%
Furto de veículo motorizado	276	122	44,20%	425	156	36,71%	310	81	26,13%
Furto em veículo motorizado	885	340	38,42%	1190	390	32,77%	843	230	27,28%
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	212	72	33,96%	541	198	36,60%	303	81	26,73%
Furto por carteirista	348	103	29,60%	405	121	29,88%	353	101	28,61%
Outros furtos	497	198	39,84%	591	210	35,53%	678	207	30,53%
Roubo na via pública (excepto por esticção)	226	66	29,20%	280	104	37,14%	309	88	28,48%
Outros Danos	326	130	39,88%	396	109	27,53%	343	146	42,57%
Total dos crimes escolhidos	3515	1273	36,22%	4657	1519	32,62%	4010	1220	30,42%
Total de crimes registados	5077	1793		6863	2261		6222	1932	
Representação dos crimes escolhidos	69,23 %	71,00%		67,86 %	67,18%		64,45 %	63,15%	
Média da representação		35,32%	35,10%		32,94%	31,67%		31,05%	30,39%

Tabela 6 – Comparação da criminalidade de Cascais 2004 – 2006

Crimes seleccionados	2004			2005			2006		
	Total	Época balnear	Representação	Total	Época balnear	Representação	Total	Época balnear	Representação
Ofensas à integridade física voluntária simples	608	249	40,95%	613	215	35,07%	868	305	35,14%
Ameaça e Coacção	265	112	42,26%	254	102	40,16%	318	101	31,76%
Furto/ roubo por esticão	356	117	32,87%	261	76	29,12%	165	41	24,85%
Furto de veículo motorizado	680	233	34,26%	585	202	34,53%	487	174	35,73%
Furto em veículo motorizado	2319	939	40,49%	2016	779	38,64%	1514	477	31,51%
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	528	218	41,29%	357	121	33,89%	419	115	27,45%
Furto por carteirista	533	231	43,34%	476	158	33,19%	433	152	35,10%
Outros furtos	811	341	42,05%	618	248	40,13%	647	255	39,41%
Roubo na via pública (excepto por esticão)	435	142	32,64%	483	135	27,95%	322	97	30,12%
Outros Danos	441	145	32,88%	422	140	33,18%	469	128	27,29%
Total dos crimes escolhidos	6976	2727	39,09%	6085	2176	35,76%	5642	1845	32,70%
Total de crimes registados	8540	3231		7843	2783		7412	2442	
Representação dos crimes escolhidos	81,69%	84,40%		77,59%	78,19%		76,12%	75,55%	
Média da representação		37,83%	38,30%		35,48%	34,59%		32,95%	31,84%

Tabela 7 – Comparação da criminalidade de Cascais 2007 – 2009

Crimes seleccionados	2007			2008			2009		
	Total	Época balnear	Representação	Total	Época balnear	Representação	Total	Época balnear	Representação
Ofensas à integridade física voluntária simples	921	354	38,44%	891	s/v	0,00%	643	204	31,73%
Ameaça e Coacção	348	120	34,48%	368	126	34,24%	304	90	29,61%
Furto/ roubo por esticção	317	120	37,85%	193	71	36,79%	147	42	28,57%
Furto de veículo motorizado	467	175	37,47%	520	207	39,81%	380	138	36,32%
Furto em veículo motorizado	1298	455	35,05%	1642	656	39,95%	1534	585	38,14%
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	550	228	41,45%	771	280	36,32%	401	102	25,44%
Furto por carteirista	517	203	39,26%	521	180	34,55%	369	134	36,31%
Outros furtos	525	177	33,71%	517	202	39,07%	611	258	42,23%
Roubo na via pública (excepto por esticção)	136	49	36,03%	239	73	30,54%	361	125	34,63%
Outros Danos	457	155	33,92%	377	115	30,50%	286	86	30,07%
Total dos crimes escolhidos	5536	2036	36,78%	6039	1910	31,63%	5036	1764	35,03%
Total de crimes registados	6926	2493		7421	2353		7147	2475	
Representação dos crimes escolhidos	79,93%	81,67%		81,38%	81,17%		70,46%	71,27%	
Média da representação		35,99%	36,77%		31,71%	35,75%		34,63%	33,30%

Tabela 8 – Comparação da criminalidade da 3.^a Esquadra CP Oeiras da DSTP 2004 – 2006

Crimes seleccionados	2004			2005			2006		
	Total	Época balnear	Representação	Total	Época balnear	Representação	Total	Época balnear	Representação
Ofensas à integridade física voluntária simples	22	7	31,82%	23	9	39,13%	24	10	41,67%
Ameaça e Coacção	7	0	0,00%	10	2	20,00%	7	2	28,57%
Furto/ roubo por esticção	26	12	46,15%	29	5	17,24%	14	3	21,43%
Furto de veículo motorizado	37	17	45,95%	9	3	33,33%	10	7	70,00%
Furto em veículo motorizado	63	26	41,27%	49	11	22,45%	28	14	50,00%
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	1	0	0,00%	7	2	28,57%	1	0	0,00%
Furto por carteirista	42	15	35,71%	56	21	37,50%	39	11	28,21%
Outros furtos	30	10	33,33%	13	7	53,85%	11	7	63,64%
Roubo na via pública (excepto por esticção)	29	12	41,38%	10	3	30,00%	14	7	50,00%
Outros Danos	10	3	30,00%	19	9	47,37%	11	8	72,73%
Total dos crimes escolhidos	267	102	38,20%	225	72	32,00%	159	69	43,40%
Total de crimes registados	383	142		343	107		285	111	
Representação dos crimes escolhidos	69,71%	71,83%		65,60%	67,29%		55,79%	62,16%	
Média da representação		37,08%	30,56%		31,20%	32,94%		38,95%	42,62%

Tabela 9 – Comparação da criminalidade da 3.^a Esquadra CP Oeiras da DSTP 2007 – 2009

Crimes seleccionados	2007			2008			2009		
	Total	Época balnear	Representação	Total	Época balnear	Representação	Total	Época balnear	Representação
Ofensas à integridade física voluntária simples	21	6	28,57%	21	9	42,86%	20	4	20,00%
Ameaça e Coacção	4	0	0,00%	9	2	22,22%	13	1	7,69%
Furto/ roubo por esticção	12	8	66,67%	23	6	26,09%	17	7	41,18%
Furto de veículo motorizado	7	4	57,14%	16	8	50,00%	18	3	16,67%
Furto em veículo motorizado	30	11	36,67%	31	9	29,03%	35	0	0,00%
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	0	0	-	0	0	-	3	1	33,33%
Furto por carteirista	26	7	26,92%	11	3	27,27%	6	1	16,67%
Outros furtos	24	12	50,00%	26	8	30,77%	29	11	37,93%
Roubo na via pública (excepto por esticção)	22	5	22,73%	15	4	26,67%	19	3	15,79%
Outros Danos	9	2	22,22%	15	6	40,00%	35	13	37,14%
Total dos crimes escolhidos	155	55	35,48%	167	55	32,93%	195	44	22,56%
Total de crimes registados	261	109		264	89		283	72	
Representação dos crimes escolhidos	59,39%	50,46%		63,26%	61,80%		68,90%	61,11%	
Média da representação		41,76%	34,64%		33,71%	32,78%		25,44%	22,64%

Tabela 10 – Rácio dos suspeitos por idade da Divisão de Oeiras 2004 – 2005

Crimes seleccionados	Ano 2004						Ano 2005					
	12 meses			Época balnear			12 meses			Época balnear		
	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25
Ofensas à integridade física voluntária simples	8,29%	30,05%	61,66%	3,79%	34,85%	61,36%	7,30%	29,21%	63,49%	2,50%	30,00%	67,50%
Ameaça e Coacção	3,77%	18,24%	77,99%	2,17%	10,87%	86,96%	4,03%	14,09%	81,88%	0,00%	14,29%	85,71%
Furto/ roubo por esticção	9,02%	75,41%	15,57%	25,00%	66,67%	8,33%	0,00%	74,51%	25,49%	0,00%	85,71%	14,29%
Furto de veículo motorizado	11,36%	77,27%	11,36%	0,00%	100,00%	0,00%	58,33%	16,67%	25,00%	66,67%	0,00%	33,33%
Furto em veículo motorizado	8,14%	55,81%	36,05%	5,26%	42,11%	52,63%	30,56%	25,00%	44,44%	37,93%	24,14%	37,93%
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	20,00%	24,00%	56,00%	0,00%	60,00%	40,00%	19,05%	4,76%	76,19%	33,33%	0,00%	66,67%
Furto por carteirista	3,33%	36,67%	60,00%	0,00%	71,43%	28,57%	44,44%	55,56%	0,00%	28,57%	42,86%	28,57%
Outros furtos	15,25%	47,46%	37,29%	16,85%	53,93%	29,21%	12,82%	35,04%	52,14%	16,33%	28,57%	55,10%
Roubo na via pública (excepto por esticção)	8,02%	84,81%	7,17%	10,06%	86,16%	3,77%	5,69%	83,66%	10,64%	1,16%	82,56%	16,28%
Outros Danos	14,43%	29,90%	55,67%	25,00%	17,86%	57,14%	27,00%	25,00%	48,00%	9,09%	15,15%	75,76%
Média	10,16%	47,96%	41,88%	8,81%	54,39%	36,80%	20,92%	36,35%	42,73%	19,56%	32,33%	48,11

Tabela 11 – Rácio dos suspeitos por idade da Divisão de Oeiras 2006 – 2007

Crimes seleccionados	Ano 2006						Ano 2007					
	12 meses			Época balnear			12 meses			Época balnear		
	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25
Ofensas à integridade física voluntária simples	3,98%	22,28%	73,74%	1,31%	24,18%	74,51%	4,23%	29,30%	66,48%	1,60%	30,40%	68,00%
Ameaça e Coacção	1,09%	13,04%	85,87%	1,52%	12,12%	86,36%	0,00%	15,24%	84,76%	0,00%	15,87%	84,13%
Furto/ roubo por esticção	2,26%	67,67%	30,08%	0,00%	78,05%	21,95%	1,75%	80,70%	17,54%	0,00%	76,47%	23,53%
Furto de veículo motorizado	35,29%	35,29%	29,41%	16,67%	50,00%	33,33%	35,29%	29,41%	35,29%	66,67%	33,33%	0,00%
Furto em veículo motorizado	0,00%	48,39%	51,61%	0,00%	33,33%	66,67%	15,56%	42,22%	42,22%	15,00%	45,00%	40,00%
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	11,11%	11,11%	77,78%	0,00%	0,00%	100,00%	3,23%	35,48%	61,29%	8,33%	33,33%	58,33%
Furto por carteirista	0,00%	17,65%	82,35%	0,00%	14,29%	85,71%	3,33%	23,33%	73,33%	12,50%	25,00%	62,50%
Outros furtos	11,46%	38,22%	50,32%	5,17%	46,55%	48,28%	9,70%	32,73%	57,58%	12,20%	24,39%	63,41%
Roubo na via pública (excepto por esticção)	3,20%	81,98%	14,83%	5,95%	73,81%	20,24%	7,92%	79,42%	12,66%	4,30%	75,27%	20,43%
Outros Danos	9,59%	21,92%	68,49%	11,54%	23,08%	65,38%	14,29%	28,57%	57,14%	13,79%	31,03%	55,17%
Média	7,80%	35,75%	56,45%	4,22%	35,54%	60,24%	9,53%	39,64%	50,83%	13,44%	39,01%	47,55%

Tabela 12 – Rácio dos suspeitos por idade da Divisão de Oeiras 2008 – 2009

Crimes seleccionados	Ano 2008						Ano 2009					
	12 meses			Época balnear			12 meses			Época balnear		
	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25
Ofensas à integridade física voluntária simples	6,45%	24,05%	69,50%	2,56%	20,51%	76,92%	5,60%	37,60%	56,80%	4,73%	35,50%	59,76%
Ameaça e Coacção	2,93%	22,93%	74,15%	1,92%	21,15%	76,92%	2,20%	18,94%	78,85%	4,23%	14,08%	81,69%
Furto/ roubo por esticção	2,30%	87,36%	10,34%	10,53%	68,42%	21,05%	2,78%	87,04%	10,19%	0,00%	85,71%	14,29%
Furto de veículo motorizado	15,38%	57,69%	26,92%	13,33%	60,00%	26,67%	5,56%	44,44%	50,00%	0,00%	12,50%	87,50%
Furto em veículo motorizado	20,00%	43,33%	36,67%	0,00%	63,64%	36,36%	4,76%	50,00%	45,24%	0,00%	44,44%	55,56%
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	11,36%	52,27%	36,36%	0,00%	53,33%	46,67%	16,67%	43,33%	40,00%	0,00%	40,00%	60,00%
Furto por carteirista	11,54%	65,38%	23,08%	40,00%	40,00%	20,00%	0,00%	42,86%	57,14%	0,00%	25,00%	75,00%
Outros furtos	1,63%	46,74%	51,63%	0,00%	62,00%	38,00%	4,55%	34,55%	60,91%	4,84%	25,81%	69,35%
Roubo na via pública (excepto por esticção)	4,86%	85,88%	9,26%	3,01%	87,22%	9,77%	4,07%	88,12%	7,81%	3,28%	92,35%	4,37%
Outros Danos	17,19%	25,00%	57,81%	9,09%	27,27%	63,64%	11,02%	39,83%	49,15%	38,46%	58,97%	2,56%
Média	9,36%	51,06%	39,57%	8,04%	50,35%	41,60%	5,72%	48,67%	45,61%	5,55%	43,44%	51,01%

Tabela 13 – Rácio dos suspeitos por idade da Divisão de Cascais 2004 – 2005

Crimes seleccionados	Ano 2004						Ano 2005					
	12 meses			Época balnear			12 meses			Época balnear		
	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25
Ofensas à integridade física voluntária simples	0,16%	18,65%	81,19%	0,00%	14,71%	85,29%	0,64%	23,79%	75,56%	1,72%	20,60%	77,68%
Ameaça e Coacção	0,00%	21,78%	78,22%	0,00%	18,18%	81,82%	0,00%	25,00%	75,00%	0,00%	23,75%	76,25%
Furto/ roubo por esticção	1,14%	62,86%	36,00%	1,85%	57,41%	40,74%	2,41%	80,32%	17,27%	0,00%	89,53%	10,47%
Furto de veículo motorizado	1,72%	65,52%	32,76%	0,00%	55,56%	44,44%	4,65%	65,12%	30,23%	0,00%	83,33%	16,67%
Furto em veículo motorizado	0,00%	25,00%	75,00%	0,00%	20,37%	79,63%	6,17%	50,62%	43,21%	0,00%	37,50%	62,50%
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	0,00%	22,73%	77,27%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	34,48%	65,52%	0,00%	30,00%	70,00%
Furto por carteirista	0,00%	28,57%	71,43%	0,00%	12,50%	87,50%	4,76%	47,62%	47,62%	9,09%	36,36%	54,55%
Outros furtos	4,72%	42,13%	53,15%	4,76%	38,10%	57,14%	3,64%	45,45%	50,91%	8,33%	38,33%	53,33%
Roubo na via pública (excepto por esticção)	1,98%	84,35%	13,67%	1,38%	83,70%	14,92%	2,35%	85,55%	12,10%	2,43%	89,97%	7,60%
Outros Danos	0,61%	32,52%	66,87%	0,00%	16,67%	83,33%	7,69%	30,77%	61,54%	15,15%	31,82%	53,03%
Média	1,03%	40,4%	58,56%	0,80%	31,72%	67,48%	3,23%	48,87%	47,90%	3,67%	48,12%	48,21%

Tabela 14 – Rácio dos suspeitos por idade da Divisão de Cascais 2006 – 2007

Crimes seleccionados	Ano 2006						Ano 2007					
	12 meses			Época balnear			12 meses			Época balnear		
	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25
Ofensas à integridade física voluntária simples	0,00%	16,29%	83,71%	0,00%	17,86%	82,14%	0,25%	14,41%	85,34%	0,61%	16,72%	82,67%
Ameaça e Coacção	0,00%	7,53%	92,47%	0,00%	3,08%	96,92%	0,00%	11,73%	88,27%	0,00%	14,52%	85,48%
Furto/ roubo por esticção	3,70%	76,54%	19,75%	15,79%	63,16%	21,05%	1,20%	80,88%	17,93%	1,05%	85,26%	13,68%
Furto de veículo motorizado	0,00%	37,04%	62,96%	0,00%	42,86%	57,14%	0,00%	52,94%	47,06%	0,00%	75,00%	25,00%
Furto em veículo motorizado	2,22%	33,33%	64,44%	0,00%	30,00%	70,00%	0,00%	54,55%	45,45%	0,00%	63,64%	36,36%
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	0,00%	37,78%	62,22%	0,00%	23,53%	76,47%	0,00%	39,58%	60,42%	0,00%	31,25%	68,75%
Furto por carteirista	0,00%	61,54%	38,46%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	52,38%	47,62%	0,00%	40,00%	60,00%
Outros furtos	5,39%	50,30%	44,31%	3,95%	71,05%	25,00%	9,09%	34,71%	56,20%	15,69%	25,49%	58,82%
Roubo na via pública (excepto por esticção)	0,61%	81,50%	17,89%	1,39%	70,83%	27,78%	1,05%	75,92%	23,04%	2,67%	70,67%	26,67%
Outros Danos	1,23%	35,80%	62,96%	0,00%	28,00%	72,00%	0,00%	13,10%	86,90%	0,00%	19,05%	80,95%
Média	1,32%	43,76%	54,92%	2,11%	45,04%	52,85%	1,16%	43,02%	55,82%	2,00%	44,16%	53,84%

Tabela 15 – Rácio dos suspeitos por idade da Divisão de Cascais 2008 – 2009

Crimes seleccionados	Ano 2008						Ano 2009					
	12 meses			Época balnear			12 meses			Época balnear		
	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25
Ofensas à integridade física voluntária simples	0,24%	17,87%	81,89%	0,00%	0,00%	0,00%	1,82%	21,03%	77,16%	0,44%	26,75%	72,81%
Ameaça e Coacção	0,00%	9,81%	90,19%	0,00%	5,00%	95,00%	0,00%	18,39%	81,61%	0,00%	19,12%	80,88%
Furto/ roubo por esticção	1,64%	68,03%	30,33%	0,00%	70,59%	29,41%	0,00%	88,82%	11,18%	0,00%	82,93%	17,07%
Furto de veículo motorizado	0,00%	39,39%	60,61%	0,00%	41,18%	58,82%	0,00%	62,96%	37,04%	0,00%	25,00%	75,00%
Furto em veículo motorizado	0,00%	33,33%	66,67%	0,00%	11,76%	88,24%	0,00%	32,35%	67,65%	0,00%	53,33%	46,67%
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	1,28%	34,62%	64,10%	3,23%	41,94%	54,84%	0,00%	23,26%	76,74%	0,00%	35,71%	64,29%
Furto por carteirista	0,00%	16,67%	83,33%	0,00%	16,67%	83,33%	0,00%	51,85%	48,15%	0,00%	81,82%	18,18%
Outros furtos	1,28%	29,49%	69,23%	0,00%	31,03%	68,97%	1,40%	43,36%	55,24%	3,13%	37,50%	59,38%
Roubo na via pública (excepto por esticção)	1,41%	84,24%	14,35%	3,05%	83,54%	13,41%	2,37%	84,43%	13,19%	1,78%	85,41%	12,81%
Outros Danos	0,00%	34,29%	65,71%	0,00%	0,00%	100,00%	2,78%	38,89%	58,33%	4,55%	31,82%	63,64%
Média	0,59%	36,77%	62,64%	0,70%	33,52%	65,78%	0,84%	46,53	52,63%	0,99%	47,94%	51,07%

Tabela 16 – Rácio dos suspeitos por idade da 3.ª Esquadra da DSTP 2004 – 2005

Crimes seleccionados	Ano 2004						Ano 2005					
	12 meses			Época balnear			12 meses			Época balnear		
	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25
Ofensas à integridade física voluntária simples	0,00%	54,17%	45,83%	0,00%	37,50%	62,50%	0,00%	37,04%	62,96%	0,00%	55,56%	44,44%
Ameaça e Coacção	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Furto/ roubo por esticção	31,25%	56,25%	12,50%	46,67%	46,67%	6,67%	11,76%	73,53%	14,71%	0,00%	77,78%	22,22%
Furto de veículo motorizado	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Furto em veículo motorizado	0,00%	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Furto por carteirista	0,00%	66,67%	33,33%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	69,57%	30,43%	0,00%	91,67%	8,33%
Outros furtos	0,00%	87,50%	12,50%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Roubo na via pública (excepto por esticção)	5,56%	90,74%	3,70%	0,00%	93,75%	6,25%	18,75%	43,75%	37,50%	0,00%	80,00%	20,00%
Outros Danos	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	84,62%	15,38%	0,00%	71,43%	28,57%

Tabela 17 – Rácio dos suspeitos por idade da 3.ª Esquadra da DSTP 2006 – 2007

Crimes seleccionados	Ano 2006						Ano 2007					
	12 meses			Época balnear			12 meses			Época balnear		
	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25
Ofensas à integridade física voluntária simples	8,86%	72,15%	18,99%	0,00%	58,33%	41,67%	0,00%	51,85%	48,15%	0,00%	50,00%	50,00%
Ameaça e Coacção	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	66,67%	33,33%	0,00%	0,00%	0,00%
Furto/ roubo por esticção	0,00%	57,14%	42,86%	0,00%	75,00%	25,00%	6,67%	80,00%	13,33%	10,00%	90,00%	0,00%
Furto de veículo motorizado	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Furto em veículo motorizado	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Furto por carteirista	40,00%	20,00%	40,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%	50,00%	0,00%	100,00%	0,00%
Outros furtos	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	16,67%	66,67%	16,67%	22,22%	66,67%	11,11%
Roubo na via pública (excepto por esticção)	0,00%	75,86%	24,14%	0,00%	81,25%	18,75%	2,38%	88,10%	9,52%	0,00%	100,00%	0,00%
Outros Danos	0,00%	33,33%	66,67%	0,00%	33,33%	66,67%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Tabela 18 – Rácio dos suspeitos por idade da 3.ª Esquadra da DSTP 2008 – 2009

Crimes seleccionados	Ano 2008						Ano 2009					
	12 meses			Época balnear			12 meses			Época balnear		
	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25	<16	16-24	>25
Ofensas à integridade física voluntária simples	0,00%	60,71%	39,29%	0,00%	61,54%	38,46%	0,00%	16,67%	83,33%	0,00%	0,00%	100,00%
Ameaça e Coacção	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	33,33%	66,67%	0,00%	0,00%	100,00%
Furto/ roubo por esticção	0,00%	86,96%	13,04%	0,00%	100,00%	0,00%	32,00%	40,00%	28,00%	66,67%	16,67%	16,67%
Furto de veículo motorizado	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Furto em veículo motorizado	0,00%	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Furto em residência com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Furto por carteirista	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Outros furtos	0,00%	20,00%	80,00%	0,00%	0,00%	100,00%	15,38%	76,92%	7,69%	28,57%	57,14%	14,29%
Roubo na via pública (excepto por esticção)	0,00%	93,33%	6,67%	0,00%	100,00%	0,00%	5,13%	87,18%	7,69%	0,00%	100,00%	0,00%
Outros Danos	0,00%	75,00%	25,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%